SEVILLA Y LAS FLOTAS DE INDIAS

La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514)

Mª DEL CARMEN MENA GARCÍA

ÍNDICE >>>

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Mª del Carmen Mena García

SEVILLA Y LAS FLOTAS DE INDIAS

LA GRAN ARMADA DE CASTILLA DEL ORO (1513-1514)



SEVILLA 2016

Colección: Historia y Geografía

Correspondiente a la primera edición impresa de 1998

EDICIÓN DIGITAL DE LA PRIMERA EDICIÓN IMPRESA DE 1998

Porvenir, 27 - 41013 Sevilla
Tlfs.: 954 487 447; 954 487 452; Fax: 954 487 443
Correo electrónico: eus4@us.es
Web: <http://www.editorial.us.es>

Portada: Embarque en el Arenal de Sevilla con destino al Nuevo Mundo.
Anónimo.
The Hispanic Society of America (New York)

ISBNe: 978-84-472-1732-8
Digitalización y realización interactiva:
Santi García. santi@elmaquetador.es

ÍNDICE

ÍNDICE

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

ÍNDICE DE CUADROS

ABREVIATURAS

Las abreviaturas metrológicas utilizadas en nuestros cuadros son las siguientes:

almud .... al
arroba .... a
cáhiz .... ca
celemín .... cel
cuartillo .... cu
docena .... doc
fanega .... f
libra .... lib
libra carnicera .... lib c
millar .... m
pipa .... p
quintal .... q
ristra .... ri
tonel .... t
unidad .... ud
vara .... va

Las abreviaturas de monedas:

blanca .... b
cornado .... cor
ducado .... duc
florín .... fl
maravedí .... mrd
real .... rl
tarjes .... ta

INTRODUCCIÓN

El proyecto original de esta obra era otro bien distinto del que luego fue tomando forma y creciendo como una bola de nieve, irrefrenable casi, hasta dar por concluido este grueso -ojalá que también ameno y sustancioso- volumen. Sencillamente me proponía acometer la transcripción, con su correspondiente estudio introductorio, de una fuente documental de los arranques de nuestro pasado colonial que había tenido en mis manos hacía ya mucho tiempo y que consideraba fundamental para el mayor esclarecimiento de este período histórico y un aporte sustancial para la historiografía americanista. Me refiero al libro de cuentas de la armada de Pedrarias, o lo que es igual, a las: *"Cuentas del gasto de la Armada que fue a Castilla del Oro a cargo de su gobernador Pedrarias Dávila, dado por el tesorero de la Casa de la Contratación Don Sancho de Matienzo"*[1] (Libros de Armadas de 1513 a 1515. Archivo General de Indias de Sevilla, Contratación, 3253). Un voluminoso expediente de 200 folios, encuadernado en piel de becerro y escrito con letra cortesana de páginas raídas, a veces, agujereadas, otras, en ocasiones prácticamente ilegibles, en el que se anotaron cuidadosamente por los oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias, que, como es sabido, era el organismo que supervisaba desde Sevilla todos los asuntos mercantiles relacionados con el Nuevo Mundo[2], cada uno de los gastos que se derivaron de esta famosa expedición, desde el coste de los barcos y sus reparaciones hasta el salario de la gente de mar y de todos aquellos que de un modo u otro participaron en el apresto de la armada, así como la adqui-

---

1 La primera entrada en los libros del tesorero se hizo el 25 de febrero de 1503. Las cuentas -según Earl J. Hamilton- se llevaron bien hasta el mes de octubre de 1521, en que murió Sancho de Matienzo. Su trabajo "resultó superior al de cualquiera de los tesoreros o contadores que le siguieron". *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650.* Traducción al español de Angel Abad. Barcelona, 1975, pág. 25.

2 Las oficinas de la Casa de la Contratación, organismo fundado a comienzos de 1503, se ubicaron provisionalmente en las Atarazanas de Sevilla, en la explanada del Arenal, pero en junio de ese mismo año la reina Isabel ordenó su traslado a unos locales de los Reales Alcázares, ubicados a espaldas del mismo y frente al río, que fueron remodelados y ampliados en años posteriores, así como la pequeña plaza por la que se accedía al edificio que todavía hoy conserva el nombre de la Contratación. Para una información más detallada sobre este y otros edificios sevillanos vinculados con la Carrera de las Indias véase la obra del Equipo 28: *Andalucía Americana. Edificios vinculados con el Descubrimiento y la Carrera de Indias.* Consejería de Cultura, Junta de Andalucía, Sevilla, 1989, págs. 32 y ss.

sición de todo lo necesario para la expedición: alimentos, herramientas, armas, productos de farmacopea, enseres domésticos y un largo etcétera.

El manuscrito se encuentra autenticado con la firma y rúbrica de sus autores y máximos responsables: el canónigo de la Catedral de Sevilla y primer tesorero de la Casa, doctor Sancho de Matienzo, el contador Juan López Recalde y el factor Ochoa de Isásaga[3], quienes periódicamente debían rendir cuentas al Consejo de Indias de las cantidades cobradas y libradas por la Contratación con indicación de quiénes las habían entregado o en qué se invirtieron y por qué conceptos. Las partidas anotadas por los escribanos de la Casa en el correspondiente libro de cuentas se agrupaban por conceptos, ofreciéndose al finalizar tanto la suma total de los ingresos ("cargos") como de las libranzas ("data") correspondientes. Cada uno de los movimientos eran revisados escrupulosamente por los oficiales quienes se encargaban de consignar los errores hallados en las cuentas y rectificarlos para inmediatamente estampar su firma con el visto bueno[4].

Conviene advertir que hasta la fecha sólo se conocía de este libro un brevísimo extracto de apenas dos páginas que fue copiado hace ya muchos años por esa ilustre figura dieciochesca que fue Juan Bautista Muñoz en su *Colección* manuscrita de la Academia de la Historia y luego reproducido por Pablo Alvarez Rubiano en la biografía del "Gran Justador"[5]. El citado resumen, tal y como hemos podido comprobar, adolece de graves errores, de escasa trascendencia en lo que respecta a la trascripción del original, pero sí importantes en cuanto a su contenido.

El punto de partida era, por tanto, poco pretencioso, aunque también he de reconocer que el esfuerzo fue considerable desde un principio, ya que la transcripción de casi doscientas páginas de difícil lectura, no sólo por lo enrevesado de la escritura de la época, sino también por el mal estado de conservación del expediente, requería una gran dosis de paciencia y una vocación investigadora a toda prueba. En esta labor conté con la inestimable ayuda de las licenciadas Rosa Mª Guillén Serrano y Adela Sánchez Nario, a las que desde aquí expreso mi más sincero agradecimiento.

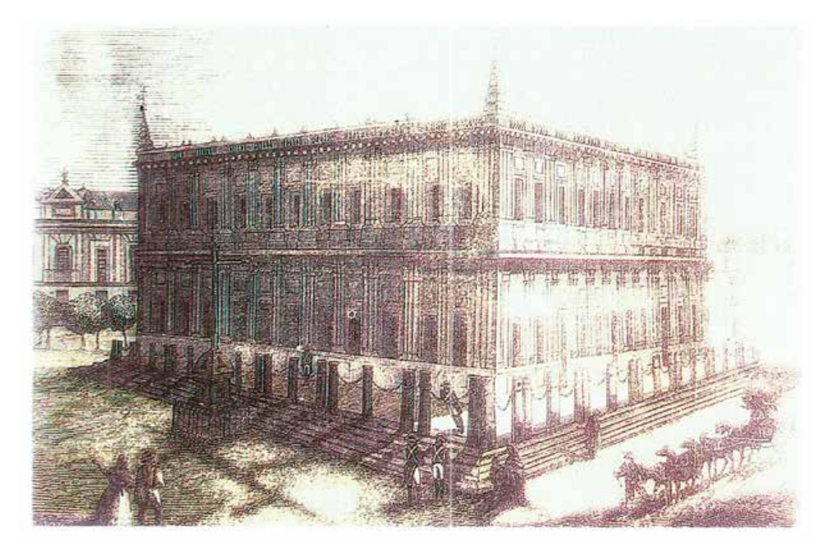
Luego, una vez concluído este primer paso, comprendí que los resultados superaban con mucho las expectativas iniciales. Estaba en presencia de un auténtico filón histórico. En

---

3 Las fechas y circunstancias de sus nombramientos pueden consultarse en Schäffer, Ernesto: *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria.* Sevilla, 1935, vol. I, págs. 9 y ss.

4 Sobre este particular reviste especial interés la obra de Rafael Donoso Anes: *Una contribución a la historia de la contabilidad. Análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503-1717).* Sevilla, 1996.

5 *Pedrarias Dávila. Contribución a la figura del "Gran Justador", Gobernador de Castilla del Oro y Nicaragua.* Madrid, 1944, apéndice 5, págs. 415-417.



Edificio de la Casa de la Contratación (hoy Archivo de Indias). Grabado de V. Alvarez de Miranda en *Glorias de Sevilla*.

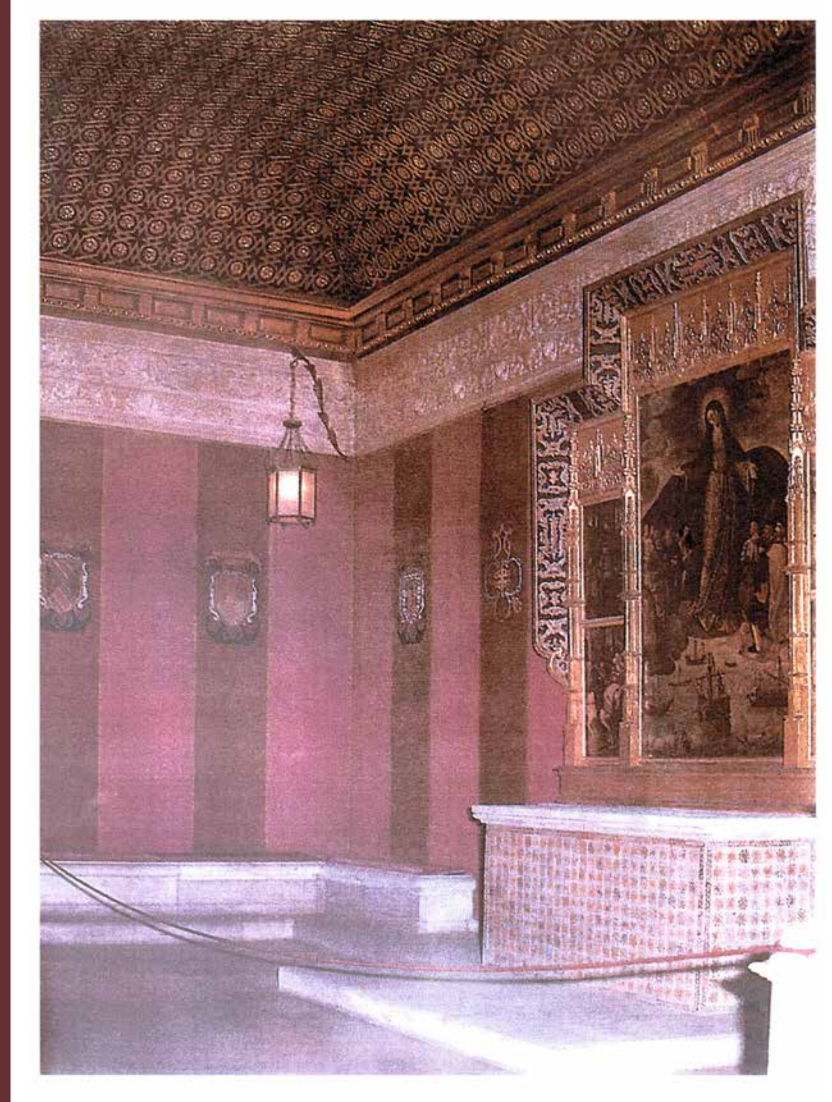
¶ Ley primera. Que la Caſa de Contratacion de las Indias reſida en Sevilla.

D. Fernãdo Quinto, y Doña Iſabel en Alcalá á 20 de Enero y á 5. de Iunio de 1503 El Emperador D. Carlos y el Principe G. en Monçõ de Aragon á 11 de Agoſto de 1552 Ord. 1. D. Carlos Segundo y la R. G.

HAVIENDO los ſeñores Reyes Catolicos D. Fernando, y Doña Iſabel, nueſtros glorioſos progenitores, fundado la Caſa de Contratacion de las Indias en la Ciudad de Sevilla, por eſtablecer, y perpetuar el comercio deſtos con aquellos Reynos, de que há reſultado muy buenos efectos. Es nueſtra voluntad, ordenamos y mandamos, que la dicha Caſa eſté, y reſida, como aora reſide, en la dicha Ciudad, en el Alcaçar viejo, y quarto, que dizen de los Almirantes, con edificio proporcionado á la calidad del exercicio, y negociacion, bueno, llano, y durable.

Ley dictada por los Reyes Católicos por la que se funda en Sevilla la Casa de la Contratación. Facsímil de la Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias, por Carlos II.

◄ ÍNDICE



Capilla del Almirante. Sede inicial de la Casa de la Contratación en los Reales Alcázares de Sevilla.

◄ ÍNDICE

efecto, muy pronto pude darme cuenta de que ocultos tras la frialdad de los números, reposaban riquísimos datos históricos de muy diversa índole, lo cual venía a corroborar algo bien sabido: que la economía -en este caso la economía de la Casa de la Contratación- es sólo uno de los aspectos de la actividad humana que en modo alguno puede desligarse del resto[6]. Una auténtica caja de sorpresas que espera ser destapada. Tenemos aquí, por ejemplo, junto a importantísimas noticias sobre el mundo del mar y sus hombres, la relación más completa de oficios, precios y salarios de Sevilla y su área de influencia a comienzos del siglo XVI y, por supuesto, un magnífico retablo de la vida cotidiana, que sobrepasa lo estrictamente marítimo, en donde se nos muestra desde lo que cobraba un refinado pintor sevillano, como Cristóbal de Morales, hasta un rudo acemilero, un barbero, un herrero, o un sastre, sin olvidar a toda la gente de mar y su entorno más inmediato: pilotos, maestres, marineros... y calafates, cargadores de muelle, carpinteros de ribera, etc. Del mismo modo, en lo referente al coste de la vida, el documento muestra una variadísima gama de precios en distintas áreas: servicios, transportes, sector artesanal, agrícola, sanitario, etc. Así el lector podrá conocer desde el precio de un barco, una arroba de vino o un afilado puñal, de los que realizaba un espadero de la calle "de la Sierpe", hasta lo que costaba pasar una noche en una posada de Lebrija, consumir pescado fresco de la Bahía, utilizar los servicios de un barbero, de un acemilero o de un correo.

Deslumbrada por el brillo de la riquísima información que afloraba ante mis ojos, conforme transcribía el manuscrito, pronto comprendí que era necesario acudir a otras fuentes para ampliar algunas de las preguntas que quedaban sin responder, aunque este siguiente paso supusiera transgredir el proyecto original. En la Sección de Panamá, legajo 233, del archivo ya mencionado, se encuentra un registro de cédulas titulado: *"Libro de los despachos de la Tierra Firme que se empezó en Valladolid a treinta y uno de mayo de 1513 años"* en el que se recogen, una a una, todas las disposiciones dictadas por el rey Fernando en lo relativo a la armada de Pedrarias. Algunas de las más significativas fueron publicadas hace ya algunos años -a veces extractadas, a veces con errores de transcripción- por ese eminente historiador que fue Manuel Serrano y Sanz en sus: *"Preliminares del Gobierno de Pedrarias Dávila en Castilla del Oro"*[7]. Este cuerpo documental que con frecuencia contrasté con el original en numerosas visitas realizadas al Archivo de Indias, para asegurarme de su estricta fidelidad, junto con los libros de cuentas mencionados, proporcionan los datos más sustanciosos y la base más firme para una correcta valoración histórica de la expedición española de 1514.

---

6 Hermann, Max: *Investigación económica. Su metodología y su técnica.* México, Buenos Aires, 1963, pág. 56. Sobre las posibilidades de la contabilidad fiscal, tanto pública como privada, véase Mª Encarnación Rodríguez Vicente: *Economía, Sociedad y Real Hacienda en las Indias españolas.* Madrid, 1986.

7 En: *Los orígenes de la dominación española en Indias.* Madrid, 1918, págs. CCXLI a CCCXXXVIII. Incluye 16 apéndices con documentos relativos a la expedición.



Retrato de Alejo Fernández de Santa María del Buen Aire, -también conocida como la Virgen de los Navegantes-, acogiendo bajo su manto a algunos de los más ilustres personajes de la época: un aciano monarca (Fernando el Católico) y otro más joven (Carlos I); delante un anciano con un báculo, posiblemente el doctor Sancho de Matienzo, primer tesorero de la Contratación. La siguiente figura parece corresponder al obispo Juan de Fonseca, organizador de la expedición de Pedrarias. A la derecha, se representa en primer lugar a Cristóbal Colón y los siguientes bien pudieran ser Américo Vespucio y Juan de la Cosa. A los pies de la Virgen los navíos que hacían la Carrera de Indias.

◄ ÍNDICE

No obstante, quedaban todavía sin despejar algunas interrogantes. El Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Sección Protocolos Notariales, me proporcionó abundantes sorpresas. Allí encontré respuesta a muchas incógnitas sin resolver en la documentación oficialista del Archivo de Indias. Las crónicas redactadas por testigos presenciales de los hechos, fundamentalmente Gonzalo Fernández de Oviedo, Pascual de Andagoya y otros, enriquecieron con sus testimonios muchos retazos de esta historia. Finalmente una abundante bibliografía especializada en numerosísimas materias, cuyos argumentos en ocasiones tuve que matizar e incluso contradecir, sirvió para cimentar más sólidamente este análisis.

A la hora de editar los textos de la época, incluídos en las numerosas citas documentales que ilustran la obra, se ha seguido la norma más frecuente hoy en día, actualizando la grafía, desarrollando las abreviaturas y puntualizando lo transcrito para una más fácil lectura y una mejor comprensión de los mismos. No obstante se han respetado algunos arcaísmos, reproduciéndolos tal y como figuran en el manuscrito: "guecha", "axebi", "bastina" y otros muchos términos que se han perdido en nuestro castellano actual y que abundan en este texto que -no olvidemos- fue redactado en un período de transición clave en la evolución de nuestra lengua. En esta ingrata tarea, que en términos humorísticos podría calificarse algo así como: "en busca de la palabra perdida", invertí no pocas horas escrudriñando diccionarios de todo tipo y consultando -cuando ya la desesperación era mayor- a colegas y amigos para conseguir alguna pista de su auténtico significado, a veces con éxito, otras sin él.

En los próximos capítulos me propongo "sumergir" al lector -ya que a temas náuticos nos referimos- en un abundante y rica documentación, rescatada por fin de su anonimato, para que él mismo encuentre la respuesta a numerosas cuestiones, desconocidas hasta la fecha, puesto que la historiografía amercanista nunca prestó la atención debida a esta magnífica expedición naval. ¿Quiénes tripulaban los barcos?. ¿Cuál era su tonelaje?. ¿Dónde fueron comprados?. ¿De cuántas provisiones disponían?. ¿Cuánto cobraba un marinero?. ¿Cuál era su origen geográfico?. ¿Qué alimentos, animales, medicinas, herramientas, armamento y otros útiles transportaba la flota?. ¿En dónde fueron adquiridos?. ¿Qué presupuesto tuvo esta gran expedición?. Estas y otras muchas interrogantes de singular interés pretendemos desvelar en las páginas que a continuación se siguen.

En el primer capítulo tendremos ocasión de visualizar, como si de un reportaje cinematográfico se tratase, los preparativos y la partida, en 1514, desde el binomio portuario andaluz de Sevilla-Sanlúcar de Barrameda, de esta gran expedición encomendada por el rey al segoviano Pedrarias Dávila, flamante gobernador de un territorio americano que acababa de ser bautizado con el sugerente nombre de Castilla del Oro. Un rápido repaso de un momento histórico, al que obligadamente hemos de regresar en los capítulos siguientes para desmontarlo, pieza a pieza, como una de esas carabelas que fueron reparadas en el puerto sevillano, y considerarlo a escala humana: de no hacerlo así este acontecimiento resultaría incomprensible, casi inimaginable.

ÍNDICE

Creo, sin lugar a dudas, que el manuscrito del libro de cuentas de la armada de Castilla del Oro, cuyas claves más importantes hoy damos a conocer por primera vez, es de un enorme interés, no sólo por su valor intrínseco, como fuente de primerísimo orden para el estudio de múltiples disciplinas relacionadas con Sevilla y el Nuevo Mundo, lo es también porque su análisis permite valorar en su justa medida el esfuerzo desplegado por la Corona española en sus recién adquiridos dominios darienitas y por los hombre que estuvieron a su servicio en una época crucial de nuestro pasado histórico. Espero y deseo que el largo estudio que de él ha sido extraído, organizado en cinco capítulos acompañados cada uno de ellos de sugerentes cuadros e ilustraciones, sea leído con el mismo entusiasmo con el que fue redactado. Los problemas y satisfacciones de la investigación histórica no necesitan explicación alguna para los que saben de este trabajo. Las largas y tenaces consultas de papeles polvorientos de letra ilegible, con la certeza de que mañana tu vista acusará el exceso y se volverá más torpe y cansada. La tenaz persecución de una pista escurridiza. La impotencia de no hallar respuesta a tantas preguntas porque los testigos de los hechos no pueden ayudarnos y las pruebas materiales permanecen ocultas en cualquier parte o nunca existieron. La inenarrable alegría de encontrar el dato preciso para que todas las piezas sueltas encajen a la perfección. El misterio intelectual de desbordar páginas vacías con torrentes de ideas y palabras. Las largas horas de soledad frente a una pantalla azulada, que emite destellos brillantes, absorbente, fría y silenciosa. Tales son los encantos y sinsabores de la investigación histórica, una tarea que sólo se verá recompensada en la medida en que sea compartida por otros, leída y disfrutada por muchos otros, en la medida, también, en que sus resultados encuentren cabida en las páginas de otros libros, aunque sólo sea en letra pequeña, aunque sólo sirva para dar luz a la oscuridad de un pequeño hecho aislado.

Y ya para finalizar una última aclaración. A lo largo de esta obra me vi obligada a utilizar con profusión los términos *flota* y *armada* para referirme a la expedición comandada por Pedrarias Dávila, aun comprendiendo que ambos calificativos pueden resultar equívocos. Recordemos que el riesgo de acciones piráticas, presente en la ruta de las Indias desde que ésta se inaugura, obligó a la Corona española a defender sus barcos contra posibles merodeadores concentrando todo el tráfico mercantil en convoyes de salida peródica y protegidos por navíos de guerra. Me refiero, claro está, al famoso sistema de *Flotas y Galeones* y al de los buque de guerra o *Armadas,* creados para su defensa, que se institucionaliza en los años sesenta. Es entonces cuando ambos conceptos adquieren su significado más estricto, entendiéndose por flota un conjunto de barcos mercantes y por armada una agrupación de barcos de guerra con una misión específica. Pero es preciso tener en cuenta que a comienzos del siglo XVI se utiliza indiscriminadamente ambos términos para hacer referencia simplemente a un conjunto de dos o más buques, cualquiera que fuera su objetivo: defensivo, comercial, de exploración o descubrimiento. Considero, al igual que Bordejé, que en estos primeros años cuando los documentos nos hablan de armadas, escuadras o flotas debe entenderse que lo que realmente se intenta explicar es que alistaban buques "para ir en

ÍNDICE

armada", sinónimo de "ir a empresa, descubrimiento u operación naval"[8] y muy frecuentemente -añadiría por mi parte- parece evidente que en las primeras décadas del siglo XVI el calificativo de armada se encuentra, en ocasiones, indisolublemente unido al de empresa colonizadora que implica magnitud y una estructura organizativa muy peculiar. La armada de Nicolás de Ovando de 1502 y luego la de Pedrarias Dávila en 1514 constituyen dos buenos ejemplos de lo que decimos.

8 Bordejé y Morencos, Fernando de: *Tráfico de Indias y Política Oceánica*. Mapfre, Madrid, 1991, pág. 68.

CAPÍTULO IV

BARCOS, HOMBRES Y MERCANCÍAS

ÍNDICE

"Por la navegación se proveen las tierras y se socorren las gentes. La navegación hace que lo que sobra en una provincia se lleve a do hay dello falta. Y lo que nasce en abundancia en unas partes navegando se lleva a do hay dello necesidad. Estas y otras cosas muy provechosas a la vida de los hombres por la navegación las tenemos..."

(Pedro de Medina. *Regimiento de Navegación*. Sevilla, 1552)

SEVILLA, "PUERTO Y PUERTA DE LAS INDIAS"

En el umbral del siglo XVI sólo la capital hispalense, de larga tradición marítima y administrativa y la más poblada del Reino de Castilla[1] , reunía todas las condiciones requeridas por la Corona para monopolizar desde sus riberas un proyecto tan ambicioso como fue la conquista y colonización del Nuevo Mundo. Por eso la expresión más a propiada para definir a la Sevilla del Quinientos sigue siendo todavía la que acuñara en aquel entonces Lope de Vega al proclamarla "Puerto y Puerta de las Indias".

Ahora bien, en esta elección no todo fueron ventajas. El principal de los inconvenientes que ese puerto único e interior presentaba era precisamente el río: los 82 kilómetros de navegación fluvial en línea recta hasta su desembocadura -111 kilómetros siguiendo el río[2] - con pési-

---

[1] En 1530 la capital hispalense contaba con 45.395 habitantes y ocupaba el primer lugar, seguida de Valladolid (38.100), Córdoba (33.060) y Toledo (31.930). A fines del siglo XVI la Sevilla americana duplica ya su población hasta llegar a los 90.000 habitantes. Carande, R.: *Carlos V*, tomo I, pág. 38.

[2] Las diversas actuaciones de cortas de meandros practicadas desde fines del siglo XVIII en el río Guadalquivir han modificado considerablemente el trazado del cauce fluvial y han acortado la distancia entre Sevilla y el mar, que en la actualidad se reduce a 50 kilómetros. Véase Menanteau, Loïc y Jean René Vanney: "El cauce del Bajo Guadalquivir: morfología hidrológica y evolución histórica". En: *El río. El Bajo Guadalquivir*. Equipo 28, Madrid, 1985, pág.124.

ÍNDICE

mas condiciones de navegabilidad, por su escasa pendiente, complicados meandros, bajos arenosos, y abundancia de pecios en el lecho fluvial, así como la necesidad de superar la famosa barra de Sanlúcar[3], tan temida siempre por marinos y comerciantes, lo que exigía "piloto diestro en la canal, viento a propósito, creciente de aguas vivas, y luz del día o faroles para ver las marcas de la barra"[4]. A pesar de todo lo cual los accidentes se sucedían y el río acabó convirtiéndose en un auténtico cementerio de barcos hundidos hasta el punto de que un piloto diestro, como era Escalante de Mendoza, se preguntaba, lamentándose a la vez: ¿Cómo en dieciséis leguas que hay desde esta ciudad de Sevilla al puerto de Sanlúcar, en tan poco espacio de camino, se han perdido y pierden cada día tantas naos, y cuál es la causa de tantos daños?[5].

El puerto de las Muelas era de reducidas dimensiones, pues sólo abarcaba el espacio comprendido entre la Torre del Oro y la Puerta de Triana. La sólida Torre, construida en la etapa almohade para cerrar el acceso al puerto a cualquier enemigo, se correspondía posiblemente con otra fortaleza en la orilla opuesta. En el siglo XVI era utilizada como depósito de las remesas de oro y plata que traían las flotas de Indias.

El populoso y marinero barrio de Triana se asomaba hasta el mismo borde del agua y estaba conectado con Sevilla a través de un puente de barcas entrelazado con gruesas cadenas de hierro que impedía que las naves llegadas de río abajo pudieran continuar navegando más allá. Es muy probable que en ocasiones de amenaza exterior las autoridades recurrieran aun a los métodos más rudimentarios para garantizar la seguridad de este puerto interior, pero desvalido. Así tenemos noticias de que la expedición de Juan de la Cosa, que se aprestaba en el puerto sevillano allá por 1507, fue protegida, al recibirse el aviso de un ataque corsario, por una gruesa cadena de hierro que posteriormente, una vez pasado el peligro, se desmanteló y fue depositada en los almacenes de la Casa de la Contratación[6].

---

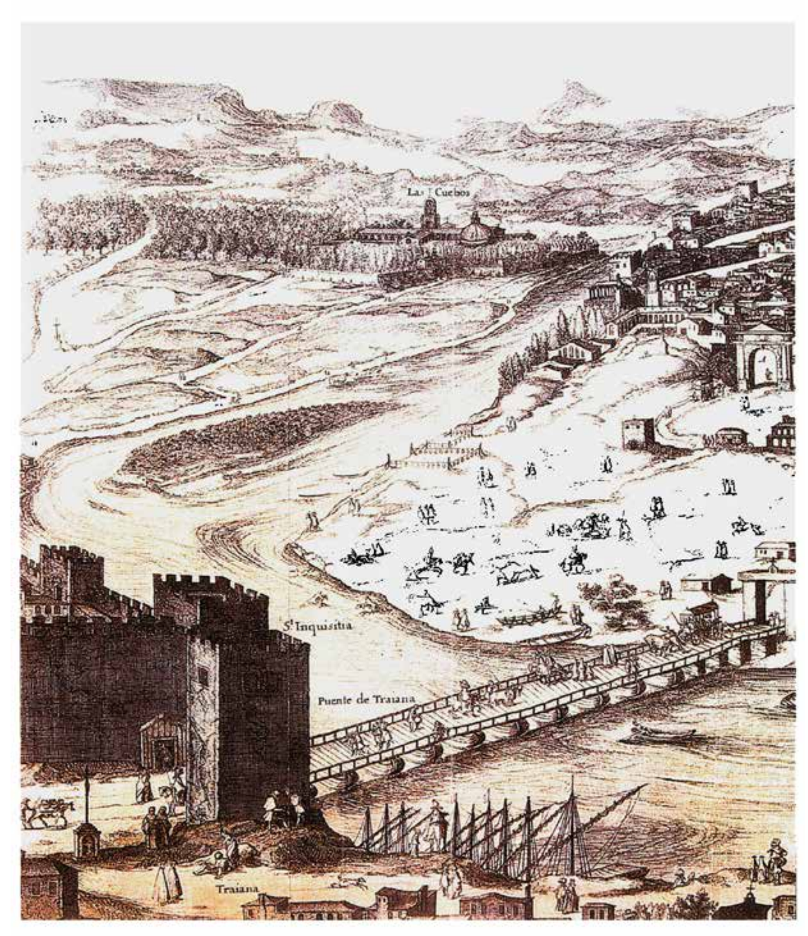
[3] "La barra de Sanlúcar, como su mismo nombre indica, no es otra cosa que una barra de arena situada en la desembocadura del río, producida por el arrastre de la erosión. Para que un velero pudiese acceder al curso fluvial o salir de él, necesitaba que confluyeran unas determinadas condiciones, como eran que por encima de esa barra existiese el máximo de agua, es decir, la marea más alta y que soplase favorablemente el viento. La ausencia de uno de estos dos requisitos podía provocar el retraso de toda una flota o lamentables desgracias". Serrano Mangas, Fernando: "El río y la navegación en la Historia Moderna". En: *Ibídem*, pág. 49.- Véase también: Vanney, Jean René y Loïc Menanteau: "La Barra de Sanlúcar". En: *Ibídem*, págs. 128-137 y Chaunu, P. *Seville et L´Atlantique*, tomo VIII (1), págs. 275 y ss.

[4] *Sevilla, siglo XVI. El corazón de las riquezas del mundo.* Coordinado por Carlos Martínez Shaw. Madrid, 1993, págs. 98 y 99.

[5] *Itinerario de navegación*, pág. 27.- Según los prolijos recuentos de Chaunu, el 80 por ciento de los buques que salidos de Sevilla no alcanzaban las costas del Nuevo Mundo se habían perdido en el Guadalquivir. La cita procede de José Luis Comellas: *Sevilla, Cádiz y América. El trasiego y el tráfico.* Málaga, 1992, pág. 28

[6] La citada "cadena grande" sería aprovechada años más tarde para otros usos. Un asiento de los libros de cuentas de la armada de Pedrarias refiere que dos herreros sevillanos realizaron con esta gruesa cadena otras

ÍNDICE



Vista del puente de barcas que unía Sevilla y Triana. En primer plano el castillo de la Inquisición en donde directamente desembocada el citado puente. Al fondo, la Cartuja bajo el nombre de "Las Cuebos", frente a la arboleda de la huerta de Hernando Colón, al otro lado del Guadalquivir. Detalle de un grabado holandés de 1617.

ÍNDICE

En la ribera opuesta, entre el río y la muralla almohade de la ciudad, se extendía un gran espacio arenoso, el famoso "Arenal de Sevilla", que constituía el corazón de la vida portuaria y la puerta de entrada por donde se accedía hasta el centro de la ciudad, hasta las gradas mismas de la catedral, a través de la Calle de la Mar (hoy *García de Vinuesa*), así llamada porque los sevillanos siempre consideraron a Sevilla como puerto de mar. Allí se alzaban las Atarazanas del rey, el viejo edificio fundado por Alfonso X, "el Sabio", en 1252 y una de los pocas construcciones edificadas en ese compás abierto. Arrimado a las murallas de la ciudad, servía en aquel tiempo como arsenal en donde se construían los navíos y se almacenaban todos los materiales necesarios para estas faenas. Todos los testimonios de la época coinciden en afirmar que su tamaño era considerable y su apariencia grandiosa[7] . Con frecuencia el trecho de río frente al Arenal se quedaba pequeño para dar acogida a la gran cantidad de embarcaciones que acudían al puerto, de manera que las naves se veían obligadas a refugiarse aguas abajo de la Torre del Oro, en las riberas de San Telmo y del Campo de Tablada, hasta Coria y la Puebla.

Aunque parezca sorprendente, lo cierto es que Sevilla no disponía asimismo de unas instalaciones portuarias acordes con la importancia de su tráfico[8] . Carecía, por ejemplo, de muelles para facilitar la carga y descarga de las mercancías. Los documentos de la época hablan del *muelle de Sevilla*, pero en las imágenes que se conservan de aquella época no se observa nada parecido a lo que entendemos hoy día por un muelle, reconociéndose por tal una pequeña construcción cilíndrica junto a la Torre del Oro, que servía de plataforma a una grúa, la única que, al parecer, existía en todo el puerto. Este artilugio, conocido también

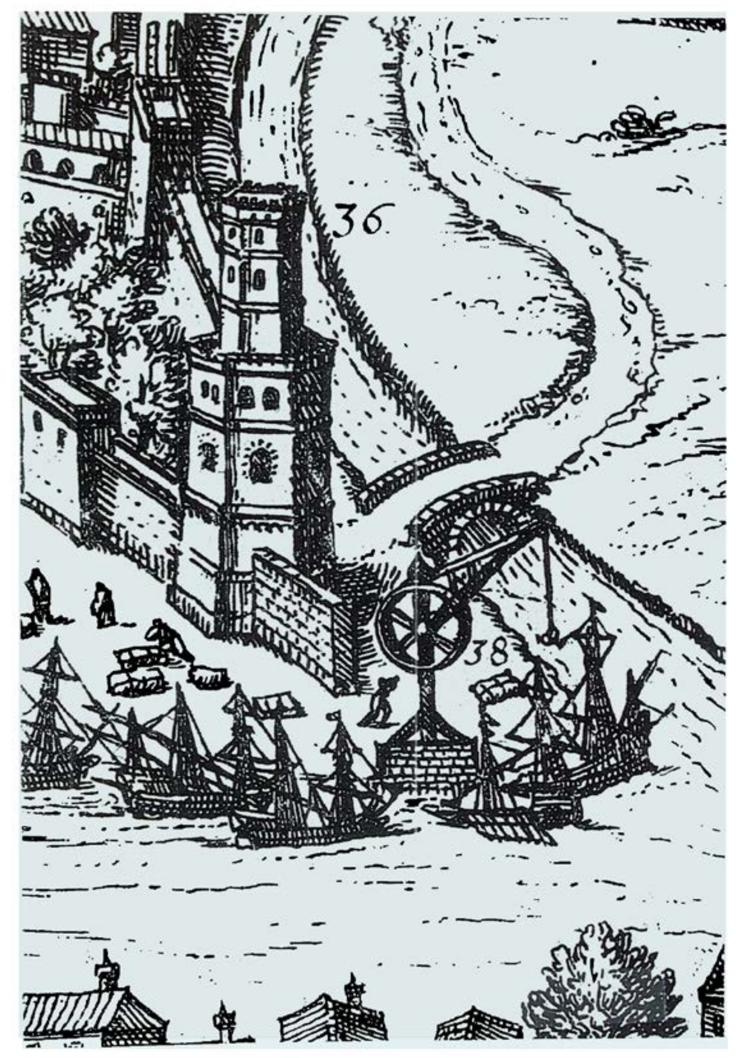
---

setenta de menor tamaño destinadas a las escotillas y escotillones de las dieciséis naos de la citada flota. Dice así: "Juan de Cuenca e Pedro Fernández de Aviñón hicieron de una cadena grande. que estaba en la Casa de la Contratación, que para la armada que se hizo del año de siete, para asegurar la navegación de las naos que de las Indias venían para contra un corsario, de que fue por capitán Juan de la Cosa, que Dios haya, se hizo a costa del oro que a la sazón para Su Alteza y para otras personas vino de las dichas Indias, que en la dicha Casa quedó, setenta cadenas para las escotilla y escotillones de las diez e seis naos para guarda de los mantenimientos que en ellas venían, a cinco maravedís por cada una, que montan trescientos e cincuenta maravedís". AGI, Contratación, 3253, folº153.

[7] Hoy día el sitio en el que antiguamente se alzaba esta magna construcción está delimitado por tres grandes edificios: el Teatro de la Maestranza en su frente norte, el Hospital e iglesia de la Santa Caridad, a continuación, y en su extremo más meridional la Delegación de Hacienda. Véase: Galbís Díez, Mª del Carmen: *Las Atarazanas de Sevilla*. Separata de Archivo Hispalense, nº 109. Sevilla, 1961.

[8] De la copiosa bibliografía existente destaquemos: Navarro García, Luis: "El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI". Separata de *Archivo Hispalense*, 2ª época, nº139-149, Sevilla, 1966.- Pérez Embid, Florentino: "Navegación y comercio en el puerto de Sevilla durante la Baja Edad Media". En: *Estudios de Historia Marítima*, Sevilla, 1979.- Domínguez Ortiz, Antonio: *Orto y Ocaso de Sevilla*. Sevilla, 1946.- Morales Padrón, Francisco: *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*. 2ª edición, Sevilla, 1983.- Sánchez Mantero, Rafael: *La Sevilla Imperial*. Sevilla, 1987.- *Sevilla, siglo XVI*.- Equipo 28: *El río. El Bajo Guadalquivir*.- Comellas García Llera, José Luis: *Sevilla, Cádiz y América*. y Trueba, Fernando: *Sevilla marítima. Siglo XVI*. Sevilla, 1990, 2ª edición.

ÍNDICE



Junto a la Torre del Oro algunos textos de la época nos dicen que se hallaba esta especie de grua, conocida como *"el ingenio"* o la *"la machina"* que parece se levantó en el siglo XV para la carga y descarga de las piedras utilizadas en la fábrica de la Catedral. Detalle de un grabado del siglo XVI de G. Braun: *Civitates Orbis Terrarum.*

ÍNDICE

como *"La Machina" o "El Ingenio"*, fue construido en el siglo XV para la carga y descarga de la piedra que se utilizó en la fábrica de la catedral.

El afamado puerto hispalense no contaba tampoco por aquel entonces con instalaciones en seco, como diques o varaderos, para la puesta a punto de las carenas y calafateado de las naves, si bien es cierto que a lo largo del siglo XVI se debatieron -sin éxito- algunos proyectos para construirlos. En el Arenal resultaba casi imposible, por la falta de espacio, realizar todas las operaciones necesarias debiendo utilizarse el propio río, luchando contra la fuerza de su corriente con los riesgos que ello suponía, junto al peligro del fuego que se encendía en la preparación de los alquitranes y que a veces provocó incendios devastadores. Por esa razón los barcos solían llevarse a menos de tres leguas de Sevilla, en la ribera de San Juan de Aznalfarache o de la Puebla, en donde calafates y carpinteros de ribera se afanaban para ponerlos a punto[9] . El sistema comúnmente empleado en estos años es el más rudimentario de los conocidos y el que requiere de instalaciones menos costosas; los documentos de la época utilizan la expresión de "poner en monte" una embarcación siempre que aluden a estas labores[10] .

Sin embargo el problema del carenado parece cosa nada fácil con el instrumental y técnicas de que entonces se disponía. Los buques no siempre se sacaban a tierra sino que a menudo, mediante una manipulación del lastre, eran volteados en las mismas orillas del río, lo suficiente para dejar la quilla a descubierto. Esta operación, además de poner en grave riesgo a la embarcación era muy laboriosa y exigía una gran pericia. Haring dice que los careneros de Sevilla gozaban de gran fama por su habilidad en las citada técnica[11] .

La deficiencia de la industria naval sevillana no se debía exclusivamente a la carencia de una infraestructura portuaria adecuada, existían además otras limitaciones que entorpecieron a

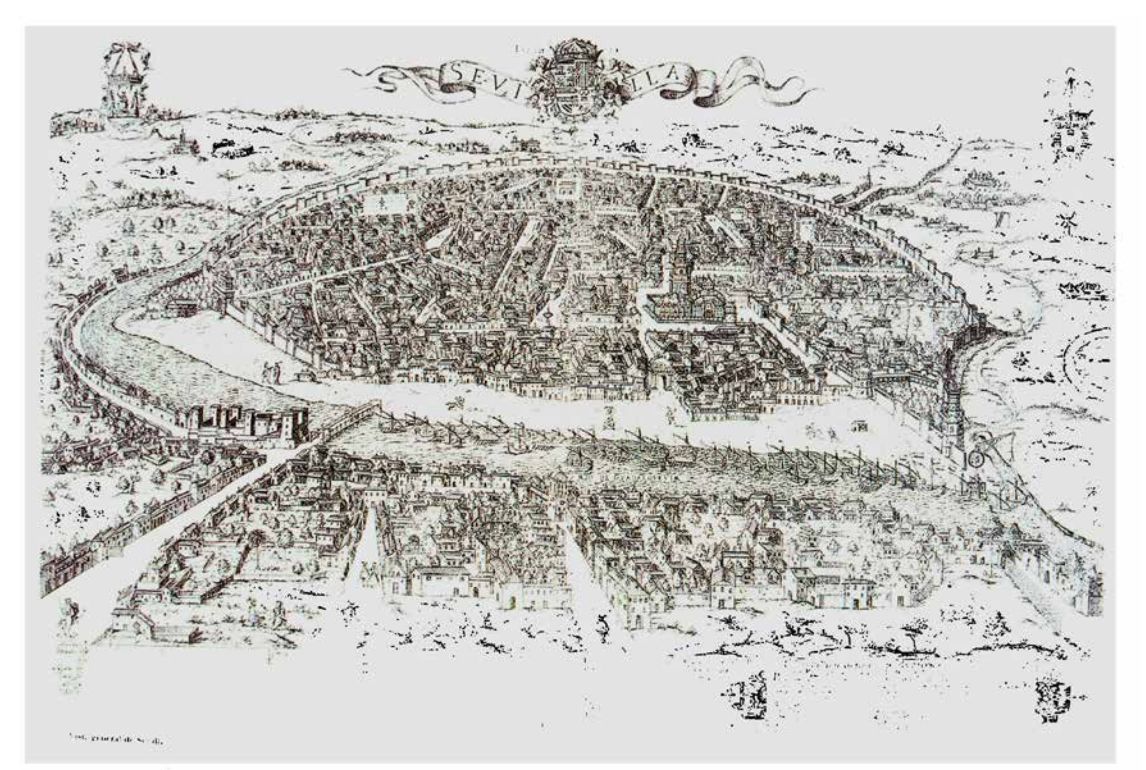
---

9 En 1534 el emperador se vio obligado a dictar ciertas medidas sobre la navegación de las Indias con el fin de remediar los muchos daños y peligros que en ella se sufrían, "porque -entre otras razones- los navíos que siguen el viaje de las nuestras Indias comúnmente son viejos y desque lo son los dueños de ellos los traen a vender a la ciudad de Sevilla por los muchos compradores y grandes precios que allí se ofrecen por ellos y tiene así mucho daño encubierto, por razón que *donde los ponen en monte, que es en San Juan de Aznalfarache*, no pueden descubrir la quilla, ni aun dos tablas encima de ella, y a esta causa no los pueden bien aderezar, ni las personas que por nuestro mandado ven y visitan los tales navíos no pueden ver bien el daño que tienen para lo hacer remediar, y se descubre en la mar el tal daño a tiempo que no hay remedio, de que se sigue mucho peligro y daño a las personas, navíos y mercaderías; para seguridad de esto, porque es cosa conveniente y necesaria, ordenamos y mandamos que todos los navíos que no fuesen nuevos, cuando hubieren de partir para nuestras Indias, ante todas las cosas sean varados en tierra y puestos sobre picaderos, de manera que descubran toda la quilla para que se vea la falta que en ella hubiere, pues es poca costa que ponerlos a monte, y allí se aderecen, reclaven, breen y calafateen conforme al viaje que van a seguir." La orden sólo tuvo un año de vigencia. Navarro García, Luis: "El puerto de Sevilla", pág. 29

10 También se le reconoce por "dar la quilla". Véase: *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. CEHOPU, Madrid, 1985. En especial: "La construcción naval. Las instalaciones en tierra", pág.112

11 *Comercio y Navegación*, pág. 339

ÍNDICE



Vista general de Sevilla, 1585.

ÍNDICE

Abajo:

1. Arraval dela puerta de Carmona.
2. Arraval dela puerta de Macarena.
3. Casas del Duq de Alcala
4. Casas de Colon
5. Castillesa de Guzman
6. Castillesa dela Cuesta
7. Camas
8. Calle de las armas
9. (borrado) Caños de Carmona
10. El Mattadero
11. (borrado) El quemadero
12. El Aljaba
13. Guerta del Res
14. Guerta de Colon
15. Hospital del Duq de Alcala
16. Hermanitta de Sta. Justa y Rufina
17. Iglesia maior
18. La Cruz
19. La S.ta ynquisitione
20. La Madalena
21. La Feria
22. La Rinconada
23. Las Ataracanas
24. La Alameda
25. Monasterio de Sto Ysidro
26. Monasterio de las Cuebas
27. Monasterio de S. Pablo
28. Monasterio de S. Agustin
29. Monasterio del Carmen
30. Monasterio dela Trinidad
31. Puerta del Arenal
32. Puerta de Triana
33. Puerta de Goles
34. Puerta de San Juan
35. Puerta dela almenilla
36. Puerta de Macarena
37. Puerta de Cordoba
38. Puerta del Sol
39. Puerta de osario
40. Puerta de Carmona
41. Puerta de la Carne
42. Puerta de Gerez
43. Postigo del Carbon
44. Palazio del Rey
45. Plaza de Palazio
46. Plaza de S. Francisco
47. Plaza del Duq de Medina
48. Plaza del Duq de Arcos
49. Plaza de Don Pedro Ponçe
50. Puente de Triana
51. Sanbernardo
52. Santelmo
53. San Miguel
54. Santabrigita
55. Santiponce
56. Sevilla la vieja
57. Torre del Oro
58. Torre dellas muelle
59. Torre dela Plata

lo largo del siglo XVI su desarrollo. La carencia de maderas de buena calidad es una de las principales razones que se han venido apuntando con insistencia. Según Domínguez Ortiz, las maderas que se utilizaban, tanto en la construcción de los barcos como en su reparación, provenían de los pinares de Cazorla y Segura y eran arrastradas en almadías, siguiendo la corriente del río, hasta los almacenes cercanos al puente de barcas. Afirma, también, que no había pinos en la provincia de Sevilla, salvo en muy pequeña cantidad en la campiña de Utrera[12]. La madera de roble, generalmente importada, no llegaba nunca en la cantidad necesaria ni en el tiempo en que era demandada. Esto hacía que la industria sevillana estuviera en desventaja con respecto a los astilleros del Cantábrico que gozaban de gran fama desde el siglo XV[13].

EL TAMAÑO DE LOS BARCOS ESPAÑOLES. TONELES Y TONELADAS

Los barcos españoles que participaron en los viajes del Descubrimiento eran muy pequeños, tan pequeños como cascarones de nueces desafiando valerosos la inmensidad del gran océano. Por eso resulta todavía más sorprendente y digna de admiración la gran hazaña de aquellos hombres con semejante equipamiento náutico y con las demás limitaciones de aquella época. Recordemos que de los tres barcos que llevó Colón en su primer viaje descubridor, la *Niña* tenía 60 toneles, la *Pinta* algo más y sólo la mayor, la nao capitana, *Santa María*, podría alcanzar los 100 toneles. Por entonces el almirante consideraba que un barco de más de 70 toneles era "demasiado grande" para la exploración costera y achacaba la pérdida de la *Santa María* a su excesivo tamaño[14]. Unos años más tarde no parece que esta tendencia haya evolucionado sustancialmente. Y así -por citar sólo varios ejemplos- vemos cómo de los 30 barcos que integran la armada de Nicolás de Ovando en 1502 iban 24 carabelas, de entre 30 y 90 toneladas, y un pequeño navío de tres palos y sólo 35 toneladas[15]; la expedición que comanda Juan Díaz de Solís para explorar "las espaldas de Castilla del Oro" y que zarpa de Sanlúcar de Barrameda el 8 de octubre de 1515 cuenta con una flotilla de tres carabelas, llamadas *La Concepción*, de 90

---

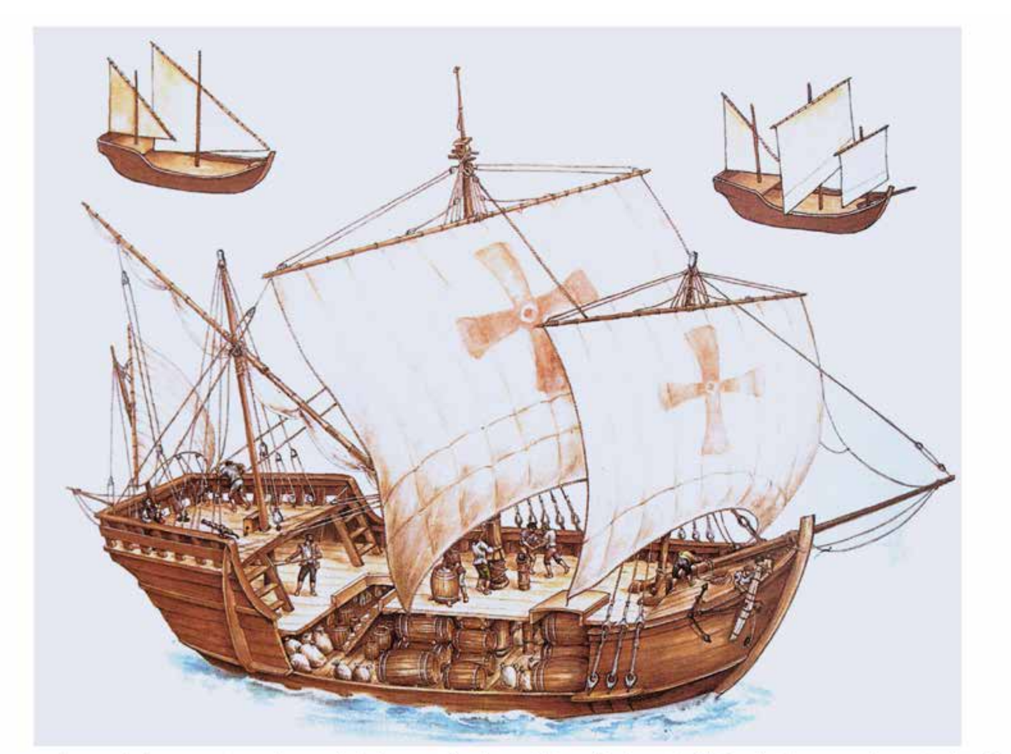
12 *Orto y Ocaso de Sevilla*, pág. 15

13 Recientemente, sin embargo, Lutgardo García Fuentes ha escrito en defensa de la industria naval andaluza y de la calidad de sus reservas forestales, denunciando las presiones de los fabricantes vascos ante la Corona para monopolizar la construcción naval en España. Véase: "Aspectos de las relaciones económicas entre Huelva y América a principios del siglo XVII". En: *Huelva y América*, Huelva, 1993, tomo I, pág. 89-105.

14 Morison, *El almirante*, pág.165. Véase también Martínez Hidalgo, José Mª: *Las naves del descubrimiento y sus hombres*. Sevilla, 1992, págs. 81 y ss.- Según Chaunu la tendencia del tonelaje de arqueo medio de los barcos empleados en la Carrera de Indias durante el periodo comprendido entre 1504 y 1520 fue algo inferior a las 100 toneladas. *Seville et L'Atlantique*. París, 1955, 11 vols.; vol. VI, pág. 168. Fernand Braudel sugiere la cifra media de 75 toneladas y aún considera la probabilidad de que fuera demasiado elevada: *El Mediterráneo*, vol.I, pág. 393.

15 Lamb, Ursula: *Frey Nicolás de Ovando*, pág. 105.

ÍNDICE



La reconstrucción histórica de la nao *Santa María*, el mayor de los buques utilizados por Colón en el primer viaje del Descubrimiento, permite apreciar las reducidas dimensiones de los barcos empleados en los viajes oceánicos en los primeros años del siglo XVI.

ÍNDICE

toneles, *La Trinidad*, de 60 toneles, y *La Santiago*, con sólo 35 toneles[16]. Mientras que las unidades navales que participaron en el peligroso viaje a las Molucas dirigido por Fernando de Magallanes en 1519 eran también relativamente pequeñas, pues la nao *San Antonio* no superaba los 120 toneles de porte, seguida de *La Trinidad*, con 110, *La Concepción*, con 90, *La Victoria*, con 85, y *La Santiago*, con 75 toneles[17].

Carabelas y naos, como las empleadas por Colón y quienes prosiguieron su labor de exploración del Nuevo Mundo, así como otros buques de tipología y tamaño muy diverso, como galeones, navíos, galeazas, zabras, pinazas, falúas, bergantines, chalupas, etc. figuran en los relatos de los viajes transatlánticos, al menos hasta la primera mitad del siglo XVI, y son también los grandes protagonistas de nuestra armada.

Antes de pasar adelante convendrá referirnos, aunque sólo sea muy brevemente, al solapamiento de dos unidades de medidas : *tonel*, por un lado y *tonelada*, por otro, utilizadas a un mismo tiempo para referenciar el porte de las naves castellanas. Ambas conviven con toda normalidad a comienzos del siglo XVI, pero pueden prestarse a cierta confusión. En primer lugar, y a la vista de la documentación que aportamos, no cabe duda de que en los años de nuestro estudio -1513 y 1514- se utilizaban ya los dos términos indistintamente, aunque en un sentido estricto -como más adelante veremos- no tenían el mismo significado. Así, en los libros de cuentas de la armada, mientras que de la nao *Santa María de la Rábida* se nos dice que era "de ciento e treinta *toneles* de porte", de la *Santa María de la Consolación* se referencia un porte "de sesenta *toneladas*". Del mismo modo, por citar otro ejemplo, cuando se realizan los primeros cálculos de los efectivos navales que se preveían reclutar para la expedición, se alude allí, entre otras, a "una carabela de cien *toneles* arriba, bien aparejada" y "cuatro carabelas de setenta *toneladas*"[18].

Desde luego no es nuestro propósito polemizar sobre una cuestión que ha ocupado muchas páginas de las obras más famosas que se han escrito sobre el tráfico marítimo de la Carrera de las Indias por especialistas de reconocida solvencia[19]. Aquí sólo queremos -

---

16 Juan López de Recalde, contador de la Casa de la Contratación, en nombre de la dicha Casa, levanta el embargo decretado sobre las tres carabelas que el rey Fernando mandó construir a Juan Díaz de Solís para el descubrimiento de tierras al sur de Castilla del Oro. Sevilla, 27, abril, 1517. APS, leg. 1517.

17 Fernández de Navarrete, Martín : *Colección de los viajes*, págs. 415 y 503.

18 Por tanto, convendrá en adelante ampliar los límites fijados por Casado Soto, pues éste asegura que "en la documentación española no aparece la palabra tonelada hasta bien entrado el siglo XVI". *Los barcos españoles*, pág. 67. Véase también la nota 23 de este capítulo.

19 Destaquemos entre todos ellos a Chaunu, P.: *Seville et L´Atlantique*, en especial: "La tonelada: definition et problèmes d´hier", Vol. I, págs. 132 y ss y "La tonelada española aux XVIe au XVIIIe siècle", en *Le Navire et L´Economie Maritime du XVe au XVIIIe siècle*. París, 1957, así como a Marcel Morineau que rebatió las equivalencias dadas por Chaunu en: *Jauges et methodes de jauge anciennes et modernes*. París, 1966 y "Un curieux cas de

ÍNDICE

utilizando una terminología muy propia de la época- "dar fe" de lo observado en nuestro manuscrito, y destapar algunos datos que consideramos de interés y cuya evidencia parece quedar fuera de toda duda.

Escalante de Mendoza, un buen conocedor de los temas marítimos del siglo XVI, dejó escrito lo siguiente:

(al margen: "Medidas de toneles y toneladas")

Tristán

Bien será, señor piloto que, pues habemos comido, volvamos a nuestra materia; y pues habemos de tratar de medidas de toneladas, holgarés de saber ¿qué quiere decir tonelada, y de adónde tomó este nombre, y cómo se sabe qué tanto es una tonelada, porque importa entenderlo para las dudas que adelante se han de ofrecer?.

Piloto

En todas las tierras, partes y provincias que se navegan por gentes entendidas, saben dar nombre al tamaño y grandor que sus naos y navíos tienen, conforme a las mercaderías más ordinarias que ellos en ellas suelen e acostumbran cargar; y así, en levante para dar a entender el tamaño de una nao , dicen llevará tantas salmas de trigo; y en Flandes y Francia, tantas barricas, o sacas de lana, o cahices de sal, o de las otras más usadas mercaderías como, señor, he dicho.

En nuestra España habemos usado y usamos este nombre toneladas, el cual modo de hablar y medir se nos quedó de los mareantes vizcaínos, de ciertos toneles que, en sus tierras y en sus naos, antiguamente acostumbraron a cargar; y así, ellos se dan a entender por toneles, y nosotros, en nuestra navegación, por toneladas; pero, no es todo una misma cosa, ni una medida; porque diez toneles de Vizcaya, son doce toneladas de las nuestras, y así va a decir de lo uno a lo otro veinte por ciento.

El tamaño y medida de una tonelada de las que nosotros usamos son dos pipas de vino o de agua, o de lo que las quisieren henchir, de las de a veinte y siete arrobas y media que se hacen en el arrabal dicho de Carretería de Sevilla, frontero al río; y a la misma medida y volumen están reducidas todas las toneladas de mercaderías, de cualquier suerte y género que sean, que van en esta flota; y por esta cuenta entendemos la carga que pueden llevar, y llevan nuestras naos; y de esta mesma suerte, lo podréis, señor, entender desde hoy en adelante las veces que se os ofreciere tratar en ello"[20].

Lo expuesto por Escalante de Mendoza se correspondía con la realidad de la época. Por entonces el tamaño de los barcos se expresaba en términos de capacidad, concretamente del espacio cúbico de carga existente bajo cubierta. La unidad de medida que se adoptó fue la del mayor recipiente de vino disponible, que era la *pipa*, de 27 arrobas y media, es decir, de 443,5 litros de capacidad, tal y como la realizaban los toneleros del sevillano barrio de la

déontologie: la tonelada spagnole". *Historiens et Géographes*, nº 26; febrero-marzo, 1977. A propósito de estas cuestiones interesa consultar la obra de Luis Casado Soto quien nos ofrece un interesante y muy útil estado de la cuestión: *Los barcos españoles del siglo XVI*, págs. 58 y ss.

20 *Itinerario de Navegación*, pág. 42.

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA
ÍNDICE



El diseño de una embarcación según un grabado inglés de la época.

ÍNDICE

Carretería[21]. El espacio que ocupaban dos de estas pipas se correspondía, de forma aproximada, con el uso tradicional de aforamiento del *tonel vizcaíno*, reconociéndose esta nueva unidad de ubicación con el nombre de tonelada[22]. Con el correr de los años la tonelada fue imponiéndose paulatinamente como unidad de arqueamiento, hasta tal extremo que ya en 1513, cuando se prepara la armada de Pedrarias Dávila, todo el aforamiento de las mercancías que fueron embarcadas se realiza tomando como base esta unidad de medida. Como es fácil comprender, el sistema de medición y arqueo de los barcos no era demasiado riguroso, pues se ajustaba a la capacidad de carga útil que podían transportar los mismos, según un procedimiento más o menos empírico. De igual modo, -señala con acierto García Baquero- "la posibilidad de calcular el tonelaje de un barco en esta época no es una cuestión baladí; la dificultad reside en que nuestro concepto actual de tonelaje de un navío como expresión del peso que desplaza y del suyo propio, no es aplicable -como acabamos de ver- a los siglos de la Carrera"[23].

Por último, dado que en nuestra documentación no existe una sola mención respecto al uso de unidades empíricas de longitud, como el *codo*[24], para la correspondiente medición y arqueo de las unidades navales, consideramos que tal vez lo más reseñable sea precisamente la falta de noticias al respecto, lo que pudiera indicar que el empleo de esta clase de medidas lineales en combinación con la unidad de volumen, que era la pipa, para lograr las definiciones más rigurosas posibles no fue adoptado en los barcos de la Carrera hasta algunos años más tarde[25].

---

[21] Sin embargo los datos contenidos en nuestro manuscrito indican, sin dejar lugar a dudas, que la pipa que realizaban los toneleros del citado barrio en 1513 tenían una capacidad de 29 arrobas. Así se expresa claramente en varios registros, por ejemplo, en este interesante asiento referido a la compra de una importante partida de vino procedente de Villalba. Dice así: "Las dos mil setecientas y ochenta y cuatro arrobas de vino susodichas vinieron por la vía de las nueve suertes, por la mar, en noventa y seis pipas... Las otras once mil y setecientos y diez e seis arrobas, a cumplimiento de las dichas catorce mil y quinientas arrobas vinieron por tierra y se envasaron en cuatrocientas y cuatro pipas, *a veintinueve arrobas en cada una*. AGI, Contratación, 3253, fol°125 vto.-126.

[22] La equivalencia no estaba generalizada en toda la península. Así existía en el Cantábrico un "tonel macho", equivalente a 1,2 toneladas andaluzas: Chocano Higueras, Guadalupe: *Naves del Descubrimiento*. Museo Naval, Madrid, 1985, pág. 25. Casado Soto nos proporciona su equivalencia en metros cúbicos: Tonel cantábrico= tonel macho= 1,5183 m3; tonel andaluz= tonelada de carga= 1,3844 m3: *Los barcos españoles*, págs. 70 y ss.

[23] *La Carrera de Indias*, pág. 165.

[24] José Veitia Linaje escribió siglo y medio más tarde que: "En España (se arquean las naves) por toneladas, siendo cada tonelada el tamaño de dos pipas, o el de ocho codos cúbicos medidos con el codo real lineal de 3,3 dedos, de los que una vara castellana tiene 48, o, como más vulgarmente suele explicarse, de dos tercias de vara castellana y un treintadosavo de ellas". *Norte de la Contratación de las Indias*, pág. 181.

[25] Fernando Trueba escribe al respecto que "si bien las unidades empíricas de volumen (como la pipa) eran sobradamente conocidas y de uso habitual, no ocurría a veces lo mismo con las medidas lineales o de longitud,

ÍNDICE

EL RECLUTAMIENTO DE LOS EFECTIVOS NAVALES. ¿COMPRAR O FLETAR LOS BARCOS?

Tradicionalmente se ha venido afirmando que en el siglo XVI la Corona española no disponía de Marina, en el sentido actual del vocablo, y ni siquiera -dice Haring- poseía "barcos de propiedad suya especialmente destinados para la guerra y para los demás servicios a que los aplican las flotas modernas". Por eso siempre que se acometía un proyecto marítimo, se acostumbraba a requisar o fletar a particulares cuantos buques mercantes eran necesarios, los cuales, cuando la ocasión así lo aconsejaba, mediante el simple recurso de dotarlos de soldados y artillería, quedaban convertidos en buques de guerra[26].

Uno de los testimonios más antiguos que se conservan al respecto se refiere al cuarto viaje de Colón, de 1502, que él mismo denominó *Alto Viaje*. Consideramos que puede ser de utilidad conocer los costes y la modalidad de afletamiento de los barcos que llevaba el Almirante en este viaje que precisamente lo lleva a tocar las costas de Veragua en el istmo de Panamá. La relación de los fletes pagados por la Corona a los dueños de los navíos incluye, por razones que desconocemos, sólo tres de los cuatro barcos que integraban la flotilla. He aquí su extracto:

- A Mateo Sánchez, vecino de Sevilla, por el flete de su carabela, que es la capitana, 9.000 maravedís al mes.

- A Antonio Cerrajero, vecino de la Coruña, por 8.000 maravedís al mes.

- A Juan Doquiba, vecino de Guetaria, por 7.000 maravedís al mes[27].

Sabemos que la capitana desplazaba 70 toneladas, "*La Gallega*" unas 60 toneladas y "*La Vizcaína*", la más pequeña, 50 toneladas[28]. Eso quiere decir que el contrato de afletamiento, que como vemos, se realizó sobre una cantidad razonada mensualmente, no respondió a un misma tasa para todos los armadores, ya que si bien en el primero de los barcos se pagó a

como el codo. Los arqueadores, al no disponer en ocasiones de un patrón, se valían de varios ingeniosos artificios, por ejemplo: medir el buque utilizando una pica, o bien dos picas muy amarradas, o con un codo de madera, que es dos tercia de vara". Los ejemplos que ilustran este párrafo son ya muy posteriores a la fecha de nuestro estudio, pues se refieren a la segunda mitad del siglo XVI. *Sevilla Marítima*, pág. 73. Un detenido análisis sobre las dimensiones prácticas del codo y el estado de la cuestión al respecto nos proporciona Casado Soto, Luis: *Los barcos españoles*, págs. 60-67.

[26] *Comercio y navegación*, pág. 335 y ss.

[27] *CODOIN, América*, tomo XXXI, págs. 327 y ss.

[28] Morison, *El Almirante*, págs. 773-775.

razón de 128,5 maravedís/tonelada, en el segundo se afletó por algo más de 133 maravedís/ tonelada y en el tercero por 140 maravedís/tonelada.

En esta época, según Casado Soto, se utilizaba la expresión *"tomar a sueldo un navío"* para indicar que el mismo había sido embargado por la Corona para objetivos muy concretos, ya fueran misiones bélicas o de simple exploración. El "sueldo" (o flete), es decir, la suma que la Real Hacienda pagaba a los armadores de los barcos requisados había sido fijada ya para 1509, según el citado autor, en 110 maravedís por unidad de arqueo al mes.[29]

En este, como en otros aspectos, la armada de Pedrarias, que no tenía una misión bélica sino colonizadora, -lo que en nada altera su carácter de expedición estatal- muestra una solución que en adelante convendría tener en cuenta. Es evidente que, al menos en este proyecto marítimo, acometido con entusiasmo por el rey Fernando entre 1513 y 1514, el procedimiento seguido a la hora de reclutar los efectivos navales no fue el del requisamiento de los barcos a los armadores, sino el de la compra de los mismos para el servicio temporal de la expedición y para el uso permanente de la Corona. Sólo de forma excepcional -cuando mercancías y pasajeros desbordaron todas las previsiones iniciales- se hizo necesario recurrir al fletamento de varios barcos a sus armadores, para aligerar así el exceso de carga del resto de los efectivos navales y hacer más segura la navegación de toda la flota. Pero esto constituye, sin duda, una medida de urgencia y -repetimos- excepcional respecto al sistema de reclutamiento adoptado.

En mayo de 1513, cuando el rey y los oficiales de la Contratación comienzan a diseñar sobre el papel la armada de Pedrarias Dávila, el proyecto estatal incluía, como ya se dijo, nueve carabelas -a las que también se les reconoce como "navíos de sueldo"- de ellas cuatro portuguesas, más dos viejas naos para el transporte de alimentos y pasajeros, seis bergantines, a modo de pinazas, y ocho barcos de pesca[30] . La alusión a "navíos de sueldo" parece indicar que se contemplaba en esos momentos la posibilidad de fletar el citado número de barcos a sus dueños, a cambio del pago de una cantidad previamente estipulada, aunque también pudiera interpretarse simplemente en el sentido de que iban a dotarse de una tripulación cuyos salarios corrían a cargo de la Corona[31] , o ambas cosas a la vez, pero, en cualquier caso, la decisión final estaba aún

---

29 *Los barcos españoles*, pág. 69.

30 "Una carabela de cien toneles arriba, bien aparejada. Cuatro carabelas de setenta toneladas, de a dos años. Seis bergantines, los cuatro sin cubierta a modo de pinazas, con todo su aparejo; los (otros) dos con cubiertas. Ocho barcos de pescar, con cada dos chinchorros aderezados. Cuatro carabelas portuguesas, de cada doce o trece sedas aderezadas. Dos naos viejas para llevar gente e bastimentos, de cada cien toneles". Advierta el lector que en el mismo documento se utilizan a la vez los términos "tonel" y "tonelada" para referirse al porte del navío. AGI, Panamá, 233. El texto ha sido publicado por Serrano y Sanz, *Preliminares*, pág. CCCXVIII.

31 El documento dice textualmente: "Han de haber 9 maestres para los nueve *navíos de sueldo*". *Ibídem*.

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

ÍNDICE

por adoptar y muchas de las previsiones iniciales -incluidas las del número total de los efectivos navales y las del procedimiento para hacerse con los mismos- iban a verse rectificadas, conforme las circunstancias lo fueron haciendo necesario.

En efecto, desde el momento mismo en que se inician los preparativos de la expedición, parece evidente que se preveía un largo proceso de regateo y negociación con los armadores y que el propósito más inmediato era el de conseguir la mayor parte de las unidades navales sin pérdida de tiempo, pero en las condiciones más ventajosas. Y así una carta del rey a los oficiales de la Contratación, fechada en Valladolid, el 14 de junio, refería lo siguiente:

> *"En las naos que decís que hallaréis para el dicho viaje, pagándoles sus fletes, a razón de cuatro mil maravedís por tonelada, y que se excusaría alguna costa para la vuelta, bien me ha parecido lo que sobre esto decís, y debéis allá buscar, así para esto como en lo demás que para el dicho viaje convenga, todo el más provecho que ser pueda..."*

Y a continuación el monarca, con gran astucia, aconsejaba a los de la Casa que hicieran correr la voz de que lo que se pretendía era comprar y no fletar las naves para evitar que los armadores encareciesen abusivamente los fletes:

> *"...Y porque si vosotros publicáis que queréis tomar navíos de esta manera se os encarecerán los fletes, paréceme que debéis decir que queréis comprarlos, y por otra parte tener manera cómo se tomen los dichos navíos por flete, como vosotros me escribís, porque cierto parece que se ahorrará harta hacienda en tomarlos como a vosotros os parece"*[32].

A la postre, sin embargo, la mayor parte de los efectivos navales que integraban la flota de Pedrarias -15 de un total de 18 barcos-[33] fueron conseguidos por la vía de la compra y no del afletamiento, tal y como muestran los libros de gastos de la armada. La explicación a este cambio de actitud parece quedar clara en un documento de fecha posterior en donde se recogen los razonamientos que el rey Fernando con el asesoramiento de ese gran experto en reclutar armadas, que era el obispo Fonseca, exponía a sus oficiales de la Contratación sobre las ventajas de comprar -en lugar de fletar- algunos nuevos navíos para incorporarlos a ultimísima hora a la expedición[34]. El texto, que constituye una de las más antiguas referen-

---

32 *Ibídem*, pág. CCCXXI.

33 El factor de Castilla del Oro, Juan de Tavira, anotó en su libro de cuentas el siguiente registro: "Primeramente catorce navíos e más el burcho, que son quince piezas de Su Alteza, con sus aparejos e velas e otras cosas contenidas en los inventarios de ellas que yo llevo..." AGI, Contaduría, 1451.

34 En efecto, en diciembre de ese mismo año, cuando sólo quedaban pocos meses para que la flota zarpase y la mayor parte de los barcos aguardaban en el puerto de Sevilla la orden de salida, convenientemente aparejados y marineados, en un sorprendente alarde de improvisación fue preciso echar mano de nuevos barcos para evitar que muchos pasajeros y mercancías tuvieran que quedar en tierra.

cias documentales que existe sobre el reclutamiento de barcos y otras previsiones para el apresto de una armada de las Indias, muestra interesantísimas reflexiones que no convienen pasar por alto. Dice así:

> *"Reverendos e virtuosos señores: El Rey, nuestro señor, vio el fletamiento que enviasteis de la carabela, y mandó que el Secretario e yo os respondiésemos particularmente a ello, que la carabela de 80 toneles le dais 4.000 maravedís por cada tonelada, que son trescientos e veinte mil, y obligáis os darle 80 pasajeros, que montan 400 ducados, que son otros 150.000 maravedís, dais les más 100 maravedís por averías por cada tonelada, que son ocho mil maravedís, que son 478.000 maravedís lo que cuesta el dicho viaje, e platicóse con Su Alteza si será mejor comprarlo a dinero, y hacemos esta cuenta: que la carabela de 80 toneles, a tres mil maravedís cada tonelada, montarían doscientas y diez mil maravedís[35], y que diez marineros y ocho grumetes con que irían bien mareada, a razón de mil maravedís el marinero cada, y a razón de 10 meses en el viaje, montarían doscientos mil maravedís, e iría largamente marineado y montaría todo 440 mil maravedís; de éstas excusaría Su Alteza 150.000 de los 80 pasajeros, de manera que quedaría la costa en 290.000 y quedaría el cargo para Su Alteza y por esto nos parecería mejor comprar que fletar, si se pudiese hacer, y en caso que hayáis de comprar, parécenos ya que sería bien que dejásedes al maestre el cuarto o el tercio del navío, porque tuviere cuidado de tratarle bien y las otras partes fuesen de Su Alteza, y cada una contribuyese, sueldo por libra en la costa; esto hacemos acá, vosotros sabréis allá mejor lo que se debe hacer, que ya podría ser que valiesen más los navíos de lo que acá pensamos en un principio por traérnoslo así de la Española[36] y hallamos que hay ganancia en ello, y por eso acordamos de haceros memoria de ello. Nuestro Señor, vuestras reverendas e virtuosas personas, haya en su guarda"*[37].

Las previsiones de afletamiento contemplaban, en primer lugar, la cantidad que la Real Hacienda debía abonar a los propietarios de las naves requisadas por la Corona: "que la carabela de 80 toneles le dais 4.000 maravedís por cada tonelada que son trescientos e veinte mil..." Parece a todas luces evidente que el monto citado contemplaba el viaje completo, de ida y tornaviaje, que había sido estimado en diez meses, y no a tanto por mes, como, según parece, acostumbraba a hacerse. Pero aún así llama la atención el elevado coste del afletamiento que excedía con mucho los 110 maravedís por unidad de arqueo al mes estipulados años atrás[38].

---

35 Se trata de un *lapsus cálami* evidente. Debe leerse 240.000 maravedís.

36 ¿A qué barcos se refería el monarca?. Que sepamos el único navío que guarda alguna relación con la isla Española, de entre todos los que fueron más tarde adquiridos para la flota, era el *Santa María de la Victoria*, maestre Francisco González, según consta en su carta de compra venta, en donde se anota lo siguiente: "Francisco González, maestre de la nao *Santa María de la Victoria*, en nombre de Rodrigo de Alburquerque y Cristóbal Guillén, vecinos de la villa de la Concepción de la isla Española, señores de la nao de referencia, vende a la reina y en su nombre a los oficiales y jueces de la Casa de la Contratación la susodicha nao con todos sus aparejos y objetos por el precio de 300 ducados de oro". Sevilla, 27 de octubre de 1513. APS, 10.

37 Respuesta del obispo de Palencia a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 4 de diciembre de 1513. El documento fue publicado con algunos errores de transcripción, que hemos subsanado aquí, en: Serrano y Sanz: *Preliminares*, pág. CCCXXXIII.

38 Casado Soto, *Los barcos españoles*, pág. 69.- Haring, *Comercio y navegación*, pág. 353.- De ser así el monto total hubiera ascendido a 88.000 maravedís por los diez meses, en lugar de los 320.000 maravedís citados.

ÍNDICE

A continuación -seguimos con el análisis del documento- se preveía la cantidad que la Corona debía librar por el pasaje de 80 hombres, a razón de 5 ducados cada uno -calculando, desde luego, su coste a la baja[39] -, en total: 150.000 maravedís. A lo cual se añade el pago de otros 8.000 maravedís de avería que en 1513, tal y como se nos dice, prescribía a razón de 100 maravedís por tonelada.

Por el contrario la inversión realizada en la adquisición de un navío contemplaba en primer lugar el coste del mismo -aquí se piensa en una carabela de ochenta toneles como el prototipo más adecuado[40] - a razón de 3.000 maravedís por tonelada, lo que hace un total de 240.000 maravedís (640 ducados), cantidad que se adaptaba a los precios establecidos en aquel entonces, pues según nos dice Pérez Mallaína, "en las primeras décadas del siglo XVI, una carabela de entre sesenta y setenta toneles costaba alrededor de los quinientos ducados"[41] . A lo cual había que añadir el importe correspondiente al sueldo de la tripulación -a cargo de la Real Hacienda, por tratarse de un barco de la Corona- calculada en diez marineros y ocho grumetes, a razón de mil maravedís por cada uno de ellos[42] , por diez meses en que se preveía la duración del viaje, lo que daba un total de 180.000 maravedís[43] . Además, si se optaba finalmente por la compra, se eludía ventajosamente el coste de los ochenta pasajeros previstos para un barco del citado porte, lo que significaba un ahorro de 150.000 maravedís. Se contemplaba la posibilidad de dejar a disposición del maestre un espacio disponible en el barco -se habla de la tercera o cuarta parte- para que pudiese libremente embarcar cuantas mercancías considerase oportunas, haciendo así más rentable su participación en el viaje y al mismo tiempo copartícipe en los riesgos que pudiera sufrir la embarcación.

---

39 En noviembre de 1514 los viajeros que embarcaron en la carabela de Andrés Niño pagaron 8 ducados (3.000 maravedís) por su pasaje a Santo Domingo. Véase AGI, Contratación, 3253, fol° 197 vto.

40 Parece que esa tendencia que observamos, respecto al tonelaje medio de los barcos de la época, se mantuvo durante unos años más. En 1519, por ejemplo, los oficiales de la Contratación pusieron a disposición de Lope de Sosa, el sustituto de Pedrarias en el gobierno de Castilla del Oro, o Tierra Firme, cuando éste se disponía a partir para tomar posesión de su cargo, una carabela de ochenta o noventa toneles. Sosa debió considerarla inadecuada, dado el elevado número de gente que le acompañaban en el viaje por lo que reclamó a los oficiales una de mayor tamaño. El documento dice así: "(al margen izqdo.: Lope de Sosa para que le provea de otra nao que sea mayor)...Ya sabéis lo que os envié a mandar que proveyésedes de una nao de hasta ochenta o noventa toneles en que pasa Lope de Sosa a la gobernación de la Tierra Firme, de que nos le habemos proveído. E porque demás de la gente de su casa han de pasar con él otros doscientos hombres e la dicha nao es pequeña que no podrá pasar en ella la dicha gente." Real Cédula a los oficiales de la Casa, Barcelona, 15 de mayo de 1519. AGI, Panamá, 233, lib.1

41 *Los hombres del Océano*, pág. 127.

42 No era lo usual que marineros y grumetes cobraran un mismo salario, pero la estimación, en este caso, se hizo a "ojo de buen cubero".

43 En el documento se anota por error un total de 200.000 maravedís.

ÍNDICE

En total el coste del afletamiento de una embarcación de 80 toneles de porte se estimaba en 478.000 maravedís, mientras que el valor de su compra reducía los gastos a 270.000 maravedís, lo que justificaba sobradamente que se optase por esto último. Finalmente, como era razonable, los oficiales de la Contratación, bien directamente, bien a través de personas de su total confianza, entablaron las negociaciones oportunas para adquirir, uno tras otro, los barcos necesarios para la expedición y el primer paso dado en este sentido tuvo por escenario el vecino reino de Portugal, cuyas carabelas gozaban desde hacía tiempo de merecida fama.

NÚMERO Y TIPOLOGÍA DE LOS BARCOS DE LA ARMADA

Los datos manejados hasta ahora, en lo que respecta al número de barcos que integraban la flota de Pedrarias y su tipología, muestran una gran confusión. Ni siquiera dos testigos de excepción, como fueron Gonzalo Fernández de Oviedo y Pascual de Andagoya, coinciden en sus apreciaciones, ya que mientras el primero afirma que *"con veinte e dos naos e carabelas se hizo la armada a la vela"* en Sanlúcar de Barrameda, el segundo rebaja esta cantidad a *"diez y nueve naos"*[44]. Kathleen Romoli, quien sin duda manejó una profusa documentación, precisa que viajaron *"diecisiete (barcos) de la Corona y tres o cuatro fletados, más algunos gestionados privadamente y una carabela que se añadió en Canarias"*[45]. De una flota de *"diecisiete naves"* nos habla Pedro Mártir de Anglería; también Francisco López de Gómara[46]. Por su parte, Alvarez Rubiano, el primer biógrafo de Pedrarias, calcula -tras una interpretación errónea de los documentos publicados por Serrano y Sanz- que la expedición estaría integrada por *"veinticinco naves (cinco carabelas, seis bergantines, ocho barcos de pescar, cuatro carabelas portuguesas y dos naos para gente y bastimentos)"*[47]. Inexplicablemente, P. Chaunu en una de las muy escasas alusiones a la armada de Pedrarias, habla de *"14 navires chargés pour repartir de l´istme"*[48]. Y más recientemente Bordejé afirma -sin precisar cuál es su fuente de información- que la flota se componía de *diecisiete buques*[49].

---

44 *Historia General*, III, pág. 327 y *Pascual de Andagoya. Relación y documentos*, pág. 10 .

45 *Vasco Núñez de Balboa*, pág. 228.

46 *Décadas*, pág. 200. *Historia General de las Indias*, pág. 111.

47 *Pedrarias Dávila*, pág. 71.

48 *Seville et L´Atlantique*, tomo VIII (1), pág. 900, nota 2.

49 Bordejé y Morencos, Fernando de: *Tráfico de Indias*, pág. 68. Tal vez por un error de edición se anota aquí como fecha de salida el 12 de abril de 1514, en lugar del martes, 11 de abril que fue, como indica Oviedo, el día en que zarpó la flota de Sanlúcar de Barrameda.

ÍNDICE

Una vez más los libros de cuentas de la armada guardan celosamente el secreto para todo aquel que quiera acercarse a ellos y desvelarlo, puesto que allí se anotan detalladamente, uno tras otro, los barcos que formaban parte de la armada, sus nombres, lugar y fecha de la compra, nombre de armadores y maestres, las reparaciones a las que fueron sometidos antes de iniciar el viaje y tantos otros aspectos de indudable interés para la Historia marítima del siglo XVI y de su enclave sevillano.

Desde julio de 1513 a enero de 1514 fueron adquiridas para la flota de Castilla del Oro las siguientes embarcaciones: diez carabelas, tres naos, un galeón, un burcho, seis bergantines y ocho barcos de pesca. Además los oficiales de la Casa fletaron al bachiller Martín Fernández de Enciso y a Juan López, bizcochero, una carabela de la que eran co-propietarios y al paleño, Alonso Fernández, una nao -la *San Cristóbal*- para el transporte de diversas mercancías: ropas, alimentos y objetos de fundición, así como un considerable número de pasajeros a los que no se pudo dar cabida en los barcos de la Corona[50] . Otra embarcación, la nao *Santa María*, maestre Juan de Camargo, fletada asimismo al servicio de la Corona, fue despachada el 17 de noviembre a Gran Canaria, adelantándose al resto de la flota, con un curioso cargamento de 2.028 hamacas y 115 pares de enaguas consignadas a los oficiales reales de la Española. En ella viajaba el capitán Juan de Zurita, y otros dos hombres; su misión consistía en aprestar en la isla los cincuenta soldados canarios -que el rey había ordenado llevar al Darién- y tenerlos listos en la Gomera cuando la flota arribase[51] . En ese mismo barco, el único autorizado para hacer escala en Santo Domingo, viajaba asimismo el capitán Francisco Vázquez de Coronado, en compañía de otros ocho soldados. Había sido designado tiempo atrás para reclutar en la Española doscientos hombres, así como el ganado y los alimentos que el rey había dispuesto para reforzar la nueva gobernación establecida en el Darién[52] . La *Santa María* dejó en Gran Canaria al capitán Zurita y debió proseguir su viaje, rumbo a la Española, esta vez sólo con el capitán Vázquez de Coronado y algunos hombres, sin aguardar al resto de la flota.

---

50 Una escritura de compraventa registrada ante el notario sevillano Juan Núñez el 3 de enero de 1514 hace constar que en la fecha citada Alonso Hernández, maestre de la *San Cristóbal*, vendió al piloto trianero, Francisco Calvo, la octava parte de su nao "que está cargada para ir con la armada de S.A. que manda Pedrarias a Castilla del Oro". APS, 3.973.

51 Real Cédula a Lope de Sosa, gobernador de Canarias. Valladolid, 28, julio, 1513. AGI, Panamá, 233, lib. I.- También aquí tuvo alguna intervención el famoso piloto paleño. El 10 de julio de 1514 "se libraron en el dicho tesorero al dicho Juan de Camargo tres mil maravedís que hubo de haber por el pasaje y mantenimiento del capitán Juan de Zurita e dos hombres que con él fueron en la dicha nao de aquí a la Gomera para recoger ende los cincuenta isleños que Su Alteza mandó llevar a Castilla del Oro con más una arca e una cama que llevaron, lo cual averiguaron que hubo de haber el dicho maestre Diego Rodríguez, cómitre de Su Alteza, a *Vicentiáñez Pinzón*, piloto de Su Alteza sobre juramento que de ellos fue recibido" AGI, Contratación, 4674, fol° 278 vto.

52 Véase AGI, Contratación, 3253, fol° 132 vto, 166, 169 vto-170 y Contratación, 4674, fol° 278 vto-279.

Después de ocho días de navegación, cuando la armada recaló por fin en la Gomera para aprovisionarse, como era acostumbrado en las largas travesías oceánicas, de agua, leña y alimentos frescos, Pedrarias fletó una carabela más a Martín Núñez, vecino de Palos. En ella, se embarcaron, por lo que sabemos, los cincuenta soldados canarios que el rey había ordenado reclutar en las islas a Juan de Zurita, así como armas y alimentos para el viaje[53] .

Por último las cuentas de la armada hablan de una embarcación más. Se trata de un barco -nao o carabela, pues por ambos términos se le designa- cuyo dueño era un vecino paleño, llamado Alonso Gutiérrez. Esta sería la única nave gestionada privadamente de cuantas integraban la flota. No hubo, que sepamos, ninguna otra más. Sus servicios fueron requeridos por doce viajeros que se costeaban su pasaje, si bien la Corona les concedió generosamente una ayuda alimenticia para hacer más llevadero el viaje y asegurar, de paso, su sustento durante los primeros meses en tierra[54] .

Ahora bien, por imprevistos de última hora, se produjeron algunas bajas que modificaron la nómina aunque bien es cierto que de forma irrelevante. Los ocho barcos de pesca, a los que alude Alvarez Rubiano en su obra, deben ser excluidos, pues aunque es cierto que fueron encargados a diversos carpinteros y adquiridos por los oficiales de la Casa por un importe de 6.000 maravedís cada uno (12 ducados) -obedeciendo lo dispuesto en el proyecto inicial-[55] finalmente no viajaron con la flota. Todos los datos apuntan al hecho de que los navíos iban sobrecargados en exceso, de manera que cuando los visitadores de la Casa subieron a bordo para inspeccionarlos debieron considerar con razonable prudencia que era preferible echar los barcos de pesca a tierra y ordenar su venta, antes de que sucediera cualquier desgracia en alta mar[56] . Algo similar ocurrió con los seis bergantines, cuya labor

---

[53] AGI, Contratación 3253, fols. 166 y 169 vto..- Sabemos que cuando la armada se preparaba para zarpar, el rey, accediendo a los requerimientos de Pedrarias y del obispo Quevedo, los autorizó para fletar un nuevo barco y aliviar la sobrecarga de la flota. ¿Se trataba de este mismo barco?. Véase nota 15 del cap. 2

[54] Véase: "Lo que se pagó a las doce personas que de yuso serán contenidas, que pasan en la nao de Alonso Gutiérrez, vecino de Palos, a su costa, y lo que se les dio para ayuda de la despensa es en la forma siguiente..." *Ibídem*, fol°128.

[55] El rey Fernando consideraba, con acertado juicio, que estas embarcaciones debían ir en la flota totalmente acabadas y aptas para navegar, "porque serán menester para ir costeando la tierra antes de llegar a la dicha Tierra Firme y es mejor llevarlos, como os escribí, que no aguardar de hacerlos allá, y aunque algo se tuerza la madera en llevarla desde acá, diz que cuando se hayan de armar se podrán bien remediar". Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 14, junio, 1513. AGI, Panamá, 233, lib.I. Lo recoge Serrano y Sanz en : *Preliminares*, pág. CCCXXI.

[56] Esto refiere uno de los asientos del libro de la armada: "Barcos de pescar. Compráronse de Pedro Rodríguez e Mateo Sánchez e Martín López e Pedro Fernández, carpinteros, ocho barcos de pescar para los enviar a la dicha Castilla del Oro en la dicha flota para proveimiento de la gente de la armada, a seis mil maravedís cada uno, por cuarenta y ocho mil maravedís, *ninguno de los cuales fue en la dicha flota porque los visitadores declararon que no podían ir, los cuales han de vender y hacer cargo de lo que valieren al tesorero de esta Casa*". AGI, Contratación, 3253, fol°.99.

ÍNDICE

había sido encargada a un próspero carpintero de ribera, vecino de Sanlúcar de Barrameda, llamado Cristóbal Márquez. Cuando entregó su trabajo los oficiales de la Contratación decidieron encomendar dos de ellos, que iban totalmente acabados y calafateados, al maestre de la guecha; los otros cuatro, aún desmantelados, fueron repartidos entre las restantes embarcaciones de la flota, pero finalmente corrieron la misma suerte que sus hermanos los barcos de pesca[57].

El cómputo, en un sentido lato, debería incluir también a otras dos carabelas: la *Santa María de la Consolación* y la *San Clemente*. La primera noticia que sobre ellas poseemos consiste en una disposición dictada por el rey Fernando en Valladolid, el 9 de agosto de 1513, prescribiendo a Pedrarias la compra de *"dos carabelas de cada trece sedas que sean nuevas y recias, las cuales haréis enforrar de la manga abajo de plomo"*. Se preveía que ambas carabelas, así emplomadas, debían formar parte de la flota de Tierra Firme, pero en caso de que no hubiera tiempo para ello, zarparían más tarde "en su seguimiento"[58]. En 11 y 17 de agosto de 1514, respectivamente, los dos navíos fueron comprados en el Puerto de Santa María cumpliéndose así, aunque con considerable retraso, -ya había transcurrido un año- las órdenes reales. Zarparon a fines de 1514 -cuando ya la armada de Pedrarias había fondeado en el Darién- después de haber sido sometidas a muy diversas y costosas reparaciones en los astilleros de las Muelas. Transportaban junto con diversas mercancías de particulares, una abundante provisión de alimentos "consignados al gobernador e oficiales de Su Alteza que residen en el puerto del Darién"[59]. Las partidas correspondientes a los gastos ocasionados al real tesoro por ambas embarcaciones: compra de los barcos, sueldo y alimentación de los tripulantes, coste de las provisiones embarcadas, etc... hasta un total de algo más de un

---

57 Los maderos que componían las cuadernas de los bergantines fueron aprovechados para la reparación y puesta a punto de las dos carabelas emplomadas que zarparon posteriormente a Tierra Firme. Así se desprende del siguiente registro: "Pásense más en data al dicho tesorero...los ochocientos maravedís por el flete de noventa y seis remos y noventa piezas de madera de ligazón de los bergantines que iban deshechos en la flota de Castilla del Oro que mandaron sacar los visitadores de las naos en Sanlúcar porque no fuesen sobrecargadas...la cual dicha ligazón se gastó en las dos carabelas de Su Alteza que se enviaron a Tierra Firme, de que fueron por maestres Andrés Niño e Bartolomé de Mafra". AGI, Contratación, 3253, folº 171.- Pedrarias Dávila debió también encargar por su cuenta al mismo carpintero otros bergantines, posiblemente con la intención de emplearlos en sus expediciones de rescate en el Darién. El encargo nunca fue cumplido. El 10 de agosto de 1515 Pedrarias nombró por apoderado a Francisco de Sagredo para que reclamase notarialmente en Sevilla la devolución de 15 ducados de oro que había abonado al carpintero Cristóbal Márquez, vecino de Sanlúcar de Barrameda, por ciertos bergantines que nunca llegó a entregar. Véase APS, 1516.

58 *Preliminares*, pág. CCCXXVIII.- Véase también Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*. Madrid, 1876 y Fernández de Navarrete, *Colección*, I, pág. CXXVII. Otros trabajos, como el de Fernández Vallín, *Cultura científica*, pág. 84 y Haring, *Comercio y navegación*, pág. 346, por citar sólo algunos ejemplos, no hacen sino recoger las breves noticias que en su día fueron dadas a conocer por las obras de los prestigiosos historiadores Fernández Duro, Navarrete y Manuel Serrano y Sanz.

59 AGI, Contratación, 3253, folº180

ÍNDICE

millón de maravedís[60], fueron anotadas por los oficiales de la Casa de la Contratación en el libro de cuentas de la armada, lo que nos induce a pensar que si bien estas carabelas emplomadas no formaban parte de la flota en un sentido estricto constituían, sin lugar a dudas, una especie de apéndice de la misma y como tal lo consideramos en nuestro estudio.

El recuento de las unidades navales contenidos en esta misma fuente debería constituir una referencia incuestionable. Nadie mejor que los responsables de fiscalizar la expedición, es decir, los oficiales de la Contratación y sus detallados registros, podría tomarse como guía para conocer con exactitud el número de barcos que la integraron. Sin embargo, y por contradictorio que pueda parecer, algunas anotaciones del libro de la armada no arrojan luz sino confusión sobre este punto, En efecto, en diversos pasajes del mismo se dice textualmente que la armada de Castilla del Oro se componía de sólo dieciséis embarcaciones[61]. Pero lo cierto es que el total de los efectivos navales que integraban la flota en el momento de zarpar desde Sanlúcar de Barrameda -exceptuando el burcho y las carabelas emplomadas- era de diecisiete barcos. En este cómputo se entienden incluidos los catorce navíos "de Su Alteza", más los tres fletados al servicio de la armada: uno a Martín Fernández Enciso y Juan López, bizcochero, y el otro al yerbatero, Alonso Fernández, más el barco de Alonso Gutiérrez, pues aunque viajaba por su cuenta, iba sin que quepa la menor duda, acompañando a la flota[62]. Los gastos de todos ellos fueron recogidos en el libro de la armada con gran minuciosidad.

Ahora bien si hacemos uso de un criterio menos restringido y quizás más adecuado para la comprensión de la magnitud del proyecto colonizador encomendado a Pedrarias, es preciso recordar que, al hacer escala en la Gomera, se incorporó a la armada un nuevo barco, que fue fletado en la isla, como ya adelantamos, por el mismo Pedrarias, de manera que *guiados por la capitana y bajo estandarte real, es evidente que hasta el Darién viajaron un total de dieciocho embarcaciones*. Más discutible en cambio resulta el considerar a la nao *Santa María*, que realizó la travesía adelantándose a la armada unos días antes y viajó directamente a Santo Domingo, como un elemento más a tener en cuenta en nuestro cómputo. Pero tanto en este caso como en el de las dos carabelas emplomadas que fueron despachadas varios meses más tarde, ya que no pudieron ser aprestadas a tiempo y quedaron, por tanto, rezagadas en el puerto de Sevilla existe un juicio de valor que consideramos irrebatible y este descansa en el hecho de que todos los gastos efectuados en el apresto de las embarcaciones

---

60 Exactamente 1.058.332 maravedís. *Ibídem*, fol° 196 vto.

61 Por ejemplo, en cierto pasaje de nuestro manuscrito referido a la adquisición de tablas de pino "de las dieciséis naos que con la buenaventura van en esta armada..." O en otro en donde se recogen: "Las cosas que van cargadas en las catorce naos de Su Alteza, que van en esta armada, allende el burcho y en las otras dos naos que van fletadas por Su Alteza..." *Ibídem*, fol°152 y 166 vto.

62 "Que se pagaron en ocho de febrero de quinientos e catorce a... que son doce personas *que pasan a Tierra Firme en compañía de la flota en la carabela de Alonso Gutiérrez, vecino de Palos...*" *Ibídem*, fol°128.

◄ÍNDICE

citadas (libramiento de los fletes, de los sueldos de las tripulaciones, de la compra de alimentos etc.) fueron recogidos en la "*Cuenta del gasto de la armada que fue a Castilla del Oro a cargo de su gobernador Pedrarias Dávila...*". En consecuencia y si aceptamos este criterio mucho más amplio y más ajustado a la realidad, habría que concluir diciendo que fueron veintiuna las unidades navales implicadas en este gran proyecto colonizador.

La carabela, un pequeño barco utilizado en las costas atlánticas ibéricas desde hacía más de un siglo, fue una moderna revelación, iniciada por los portugueses y adaptada muy pronto por España en los viajes a las Indias. Las portuguesas eran generalmente de velas latinas o triangulares. Los españoles las preferían con velas cuadradas o redondas en los mástiles delanteros lo que aseguraba mejores características en las largas empopadas de las navegaciones oceánicas. Con el paso de los años la carabela tuvo que adaptarse a los nuevos tiempos o, lo que es lo mismo, a los largos viajes transatlánticos que demandaban mejores condiciones para la navegación de altura y mayor espacio en el casco para almacenar agua y alimentos, mercancías voluminosas e incluso grandes cargamentos de esclavos por espacio de varios meses, de manera que fueron adquiriendo un mayor porte, en paralelo aumento con el crecimiento de las necesidades de carga, hasta hacerse totalmente autosuficientes durante el tiempo que quedaban aisladas en alta mar. Conforme nos adentramos en el siglo XVI se registra en las expediciones a las Indias la presencia de buques ciertamente mayores y de aparejo cuadrado, a los que suele denominarse "naos" -que simplemente significa "naves"-. Por "nao" y "carabela" se conocen, en efecto, indistintamente a algunos de nuestros barcos en no pocos pasajes del documento, lo que nos ha obligado a seleccionar uno u otro término en función del más predominante. Eso no ocurre, desde luego, con el galeón, el burcho o los bergantines.

El galeón *Santa María de la Victoria* debió ser uno de los barcos más grandes de la armada. Ignoramos su porte, pero junto con la nao guecha y la *San Antón* era de los que contaba con una tripulación más numerosa. Por estas fechas su uso era todavía excepcional -obsérvese que de las veintiuna embarcaciones sólo viajaba un galeón- pero muy pronto, aproximadamente desde mediados del siglo XVI, se convirtió en el prototipo del navío atlántico, aventajando a la carabela, tanto por su capacidad como por la gran robustez de su casco y su cuidado velamen, en las grandes navegaciones oceánicas[63].

Los bergantines eran embarcaciones pequeñas, muy aptas para navegar a vela o a remo; a veces tenían cubierta y otras iban abiertos, a modo de pinazas. Los seis bergantines previstos para nuestra armada fueron encargados, como vimos, a un vecino de

63 Véanse los excelentes trabajos de Serrano Mangas, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla, 1986 y Phillips, Carla Rahn: *Six galleons for the king of the Spain*. The John Hopkins University Press, 1986. Traducción española por Nelli Manso de Zúñiga: *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid, 1991.

ÍNDICE



Escuadra de galeones españoles. Detalle de la serie de tapices sobre la conquista de Túnez. Reales Alcázares de Sevilla.

ÍNDICE

Sanlúcar de Barrameda, el carpintero Cristóbal Márquez, quien, obedeciendo órdenes, suministró dos de ellos totalmente acabados, breados y calafateados y los cuatro restantes desmantelados en piezas para que pudieran ser transportados en la flota con mayor facilidad, comprometiéndose a viajar hasta el Darién como "maestro carpintero para ende hacer los dichos bergantines y los que más fueren menester, pagándole su trabajo allá"[64]. Con el envío del citado artesano y de estas pequeñas embarcaciones, realizadas con madera de pino utrerano, se pretendía probablemente dar respuesta a las reiteradas peticiones de los colonos acerca de la escasez de barcos para la navegación costera[65]. A falta de carabelas, los bergantines podían enfrentarse muy bien al Caribe e incluso al Atlántico con sus propios medios y en más de una ocasión salvaron de la pérdida total a una armada allí donde sus hermanas mayores, las naos y carabelas, fracasaron.

Una "rara avis" -ya que no es frecuente su mención en los documentos de esta época- completaba el listado de la flota. Nos referimos al burcho, o burchón, la pequeña nave que el 26 de diciembre de 1513 fue comprada por los oficiales de la Casa a Pedrarias Dávila por 26.500 maravedís -el mismo precio que había pagado Pedrarias cuando la compró a su anterior dueño, Juan de Camargo- y encomendada al maestre de la guecha, Miguel de Ayzpee, "para lo entregar en el puerto del Darién"[66]. El burcho era un buque de remos, a modo de falúa grande, que fue muy utilizado en el siglo XV en las costas africanas[67]. El de Pedrarias debía ser de buen tamaño puesto que en él se arrumaron 9 pipas, 5 serones de herramientas y 2 barriles de clavazón, una pequeña parte tan sólo del pesado equipaje que acompañaba al obispo Quevedo hasta su nueva sede del Darién [68]. Pese a que la embarcación pasó a ser propiedad de la Corona, el sueldo y mantenimiento de sus tripulantes no corría por cuenta

[64] AGI, Contaduría, 1451. Un protocolo notarial fechado en 1516 nos indica que el citado carpintero o bien no llegó a embarcar en la flota, o bien regresó muy pronto a España. Dice así: "Francisco de Sagredo, vecino de la villa de Medellín, en nombre del señor Pedrarias Dávila y en virtud del poder que él le otorgó en Castilla del Oro el 10 de agosto de 1515 nombró procurador ssustituto a Juan Sánchez, su criado, para que cobre a Cristóbal Márquez carpintero, vecino de Sanlúcar de Barrameda, quince ducados de oro que el dicho Pedrarias Dávila entregó al citado Cristóbal Márquez para que hiciese ciertas obligaciones que no ha realizado". APS, 1516.

[65] Recordemos que Vasco Núñez de Balboa había manifestado al monarca la urgente necesidad de barcos para explorar el nuevo mar recién descubierto. Véase capítulo I.

[66] "Relación de la compra y costo del burchón que se tomó del gobernador Pedrarias de Avila..." AGI, Contratación, 3253, folº 93.

[67] Su hermana menor, la falúa, es descrita como "un bote grande de 20 o más remos, con dos palos y carroza a popa, que sirve para el uso de los generales y otras personas de carácter. Antiguamente se decía faluca". O´Scalan, Timoteo: *Diccionario Marítimo Español*. Edición facsímil de la de 1831. Museo Naval, Madrid, 1974.

[68] Las quince toneladas concedidas generosamente en este viaje por el rey al recién nombrado obispo fueron embarcadas en la nao *Santa Maria de la Victoria*. Las mercancías estibadas en el burcho iban fletadas por cuenta del prelado ya que sobrepasaban las quince toneladas mencionadas. Véase: AGI, Contratación, 3253, folº. 168.

de las arcas reales sino del maestre de la guecha, Miguel de Ayzpee, porque -según especifica el documento- "los fletes que de ella procedieren ha de haber el dicho maestre".

Como era acostumbrado, casi todas las embarcaciones habían sido bautizadas con apelativos del santoral cristiano. Los marineros acostumbraban a buscar la protección de algún santo o virgen de su devoción ante los peligros que les acechaban en las largas travesías marítimas, aunque también frecuentemente los barcos recibían un sobrenombre que aludía al patronímico de su dueño o maestre, al puerto de origen o a alguna de sus condiciones marineras. Conocemos los nombres de los siguientes barcos: *Santa María de la Rábida*, denominada familiarmente "la nao guecha"[69] , *Concepción (I), Santa Catalina, Santa María de la Victoria (I), Santa María de la Victoria (II), La Mina, Sancti Spíritus,* llamada también en referencia a su origen, "la portuguesa", *Santiago, Santa María de Gracia, Santa María de la Antigua, La Rosa de Nuestra Señora, Concepción (II), San Antón, Santa María de la Merced, San Cristóbal, Santa María, Santa María de la Consolación* y *San Clemente*. A lo largo del documento se alude repetidas veces a la carabela de Su Alteza, "la cabrita", pero por desgracia no hemos podido relacionarla con ninguna de las carabelas mencionadas en otros pasajes por sus nombres oficiales. Por exclusión, es probable que se refiriera a la *Santa Catalina* o a *la Santiago*.

Desde luego no conocemos las dimensiones básicas de todos y cada uno de los barcos implicados, como hubiéramos deseado, pero al menos sabemos el porte de algunos de ellos, siempre de reducido tamaño como era frecuente en los barcos de la época, al tiempo que obtuvimos otros datos de interés a los que ya iremos aludiendo en estas páginas. En primer lugar la mayor embarcación de la que tenemos referencia es la nao *Santa María de la Rábida*, de la que textualmente se nos dice que alcanzaba los "ciento e treinta toneles de porte, poco más o menos"[70] ; otras dos embarcaciones mucho más pequeñas muestran entre sí proporciones similares: la carabela emplomada *Santa María de la Consolación*, "de sesenta toneladas"[71] , y la *Santa María de la Merced* "de sesenta toneles" de arqueo[72] ; algo mayor era la

---

69 Desconocemos el exacto significado de este término, posiblemente un arcaísmo del siglo XVI. Hemos consultado, sin éxito, el *Diccionario Marítimo Español*. Hemos barajado varias hipótesis: 1) que el término correcto sea *Guercho-a*, del cual se nos dice lo siguiente: Adjetivo siglo XV: Bizco. *Enciclopedia del idioma. Diccionario histórico y moderno de la lengua española (siglos XII al XX)*. Madrid, 1958.- J. Corominas lo considera palabra italiana: "italianismo pasajero del Siglo del Oro" y recuerda que Fernández de Oviedo lo utiliza como sobrenombre de un rey de Nápoles. *Diccionario crítico-etimológico de la lengua castellana*. Madrid, 1954. Cabe la posibilidad de que el calificativo *guercha* dado a la citada carabela y que podría traducirse por la "carabela bizca" fuese un apodo que haría referencia a algún defecto de la arboladura del barco o de alguna otra pieza del mismo, o bien al propio maestre o dueño del barco. 2) O bien que se trate de *guacho-a*: en Andalucía, empapado, calado, queriéndose indicar con ello alguna característica que ignoramos.

70 AGI, Contratación, 3253, folº. 1

71 *Ibídem*, folº. 180

72 Véase Manzano, *Los Pinzones*, II, pág. 549

ÍNDICE

carabela fletada a Juan López y al bachiller Martín Fernández de Enciso, de la que se silencia tanto su nombre como su tamaño, pero de la que hemos podido estimar por las mercancías que se aforaron en ella, un porte aproximado de 80 toneladas y tres cuartos; y por último citemos a la *San Cristóbal*, que fue fletada al paleño Alonso Hernández, y a la que aplicando la misma deducción pudo alcanzar las 110 toneladas y media[73].

En estos almacenes flotantes, de espacio tan reducido y agobiante, se hacinaban durante largas semanas, sin tocar tierra, con gran parte de los alimentos corrompidos, sin agua para lavarse puesto que apenas había para beber, en medio de chinches, pulgas y otros compañeros de la misma fauna, pasajeros, mercancías y animales en pugna por conseguir un espacio vital mínimo para sobrevivir durante la travesía oceánica, algo más bien parecido a una pesadilla no apta para cardíacos e imposible de imaginar en los tiempos actuales con las comodidades a nuestro alcance. Por razones puramente humanitarias y en prevención de posibles accidentes, transcurrido un cierto tiempo, el Consejo de Indias se vio obligado a dictar unas ordenanzas poniendo límite al número de viajeros que podían embarcar los maestres en estos pequeños navíos. En 1534 fijó, por primera vez, en sesenta el número de pasajeros por cada 100 toneladas, lo cual indica que la realidad superaba con creces esta cifra[74]. De hecho, como hemos podido comprobar, la Corona y sus asesores de la Casa consideraban en 1513 -más permisivos que años después- que ochenta pasajeros era lo más apropiado para un barco de 80 toneles de arqueo[75]. Y los pocos casos conocidos de nuestra armada hablan de una proporción similar e incluso mayor. Sabemos, por ejemplo, que en la carabela de Juan López y Martín Fernández de Enciso, a la que hemos calculado un arqueo de 80 toneladas y tres cuartos, embarcaron, además de su tripulación, ochenta pasajeros, mientras que en la del paleño Alonso Hernández, de 110 toneladas y media, se dio cabida junto a sus tripulantes a nada menos que cien pasajeros. De los demás nada se dice, pero, tal y como hemos ido desvelando a lo largo de estas páginas, todos los testimonios de aquellos días denuncian que los barcos iban sobrecargados peligrosamente y que durante cierto tiempo las autoridades barajaron la posibilidad de dejar a una parte del pasaje en tierra, lo que muestra que en esta ocasión el grado de hacinamiento de los viajeros era notable.

Una innovación tecnológica: el forro de plomo

Es sabido que a los barcos de madera les aguardaba una existencia relativamente corta. F. Fariñas considera que "antes de la aplicación de revestimientos metálicos al casco, la vida

---

[73] "Relación de lo que se ha cargado en la carabela de Juan López, bizcochero... y Alonso Hernández, herbero". AGI, Contratación, 3253, fols. 94 vto. a 97 vto.

[74] Pérez Mallaína, *Los hombres del Océano*, pág. 140.

[75] Véase nota 37 de este capítulo.



Carenado de una embarcación a la orilla del Guadalquivir. En él puede también apreciarse el puente de barcas, transitado en estos momentos por una comitiva que marcha a caballo y en carruajes. En el ángulo inferior izquierdo, donde Triana se asoma al Guadalquivir, vendedores ambulantes ofrecen sus viandas a los transeuntes. Anónimo de fines del siglo XVI (detalle). Museo de América, Madrid.

ÍNDICE

media de los buques de madera era de unos diez años"[76]. Pero Veitia Linaje quien, en su condición de funcionario de la Casa de la Contratación, conocía bien de cerca los asuntos de la navegación a las Indias, afirmaba que la vida útil de un navío no superaba a fines del siglo XVI los cuatro años[77]. Demasiado poco tiempo, sin duda, para compensar el desembolso inicial de su compra y el de las continuas reparaciones a las que los armadores tenían que hacer frente para rentabilizar su inversión.

Por eso, uno de los problemas náuticos más acuciantes de esta época fue el de alargar la vida del barco buscando una protección efectiva del mismo contra el rápido deterioro del casco, por la acción conjunta del desgaste natural del agua del mar que los buques padecían en los largos viajes oceánicos y sobre todo por la acción corrosiva de sus pobladores, como la temida broma (*"teredo navalis"*), pequeño molusco marino especialmente agresivo en aguas cálidas.

Para lograr una mayor longevidad de la embarcación y de paso una mayor rentabilidad de la misma se ensayaron diversas fórmulas, como la del forro de madera y su posterior calafateado, con el cual se obtenía una eficaz impermeabilización del maderamen del casco, un deslizamiento por el agua más fácil y una protección contra la acción destructiva de la broma y de otros moluscos. La operación consistía en introducir entre tabla y tabla estopa empapada en pez y alquitrán, embadurnando posteriormente la obra viva, o parte sumergida de la embarcación, con una capa de sebo y alquitrán, a la que se añadía una cubierta de tablas de olmo de unos dos centímetros de espesor, que a su vez era también calafateada. Se utilizaron, además, diversos "betunes" protectores que incluían aportes minerales, como azufre, carbón molido y minio, mezclado todo ello con cantidades variables de alquitrán, sebo y aceite de pescado[78].

Pero con mayor o menor fortuna se ensayaron otras fórmulas que perseguían este mismo fin. Algunas tan curiosas como el intento de calafatear los barcos con pez elaborada con la resina de un árbol americano llamado *copey*[79], del que se aseguraban cualidades portentosas, como sucedió con tantas otras especies botánicas del recién descubierto y aún desconocido Nuevo Mundo. Alguien debió elogiar sus virtudes ante el rey Fernando, pues-

---

76 Fariñas Guitian, F.: *Historia de la navegación*. Madrid, 1950, pág. 350.

77 *Norte de la Contratación*, libro II, cap. VI, nº 24.

78 Cádiz, J.C. y F. Duque de Estrada: "La construcción naval: las embarcaciones" y "La construcción naval: las instalaciones en tierra". En: *Puertos y fortificaciones*, CEHOPU, Madrid, 1985, págs. 87-117.

79 Según el Diccionario de la Lengua Española: "Nombre de origen taíno. Arbol de la familia de las gutíferas, de mucha altura y hermoso ramaje, hojas dobles y carnosas, flores inodoras, amarillas y rojas de apariencia de cera, y fruto esférico pequeño y venenoso."

ÍNDICE

to que éste dio luz verde para experimentarlo en los barcos que se aprestaban para zarpar hacia Castilla del Oro, al mando de Pedrarias Dávila,[80] pero todo debió quedar en un proyecto, tal vez porque la resina no fuera remitida a tiempo o por otras circunstancias que ignoramos. Meses más tarde la goma de copey fue empleada como aislante de la madera contra la broma, con relativa fortuna al parecer, en el barco que llevaba a Tierra Firme a fray Pedro de Córdoba y a sus frailes[81] .

También en esta misma fecha logró experimentarse con éxito un nuevo procedimiento para proteger la obra viva de las embarcaciones, del que, por suerte, se conservan suficientes huellas documentales. Y fue precisamente en la armada de Pedrarias donde se aplicó por primera vez lo que constituye una novedad en la tecnología naval del siglo XVI y una aportación genuinamente española: el aforro del casco con planchas de plomo[82] . Se trataba, en efecto, de la *San Clemente* y la *Santa María de la Consolación*, dos carabelas procedentes del Puerto de Santa María, cuya adquisición fue postergada, por razones que desconocemos, hasta un año más tarde (11 y 17 de agosto de 1514) cuando ya la armada había arribado al Darién. Hubo, sin embargo, una tercera carabela que sí pudo acondicionarse a tiempo para el viaje. Nos referimos a la *Santa Catalina*, también procedente del puerto de Santa María, en donde había sido adquirida el 29 de julio de 1513[83] .

---

80 El dato quedó recogido en una Real Cédula dirigida a los oficiales de la Contratación y fechada el 6 de diciembre de 1513. Un párrafo de este muy extenso documento dice lo siguiente: "...*tened cuidado de solicitar para que se traiga aquella pez de copey, que, si es tal como dicen, sería mucho remedio para los navíos y en tal caso será excusado lo del emplomar los navíos*". AGI, Panamá, 233, lib.I, Publicado por Serrano y Sanz, *Preliminares*, apéndice XVIII.

81 Los oficiales reales de la Española a S.M., 7 de agosto de 1515. *CODOIN, América*, XXXVI, 380-383. Citado por Moya Pons, Frank: *Después de Colón. Trabajo, Sociedad y Política en la Economía del Oro.* Madrid, 1987, pág. 122.- En los libros de la Casa de la Contratación queda constancia del citado viaje. Uno de sus registros anota que el 8 de noviembre de 1514 se libraron a Juan de Medina, maestre, 32.000 maravedís por el flete de 16 toneladas de ropa y otros 6.750 "por el pasaje de fray Pedro de Córdoba, cuatro frailes y un seglar, que son seis personas con sus mantenimientos, a 3 ducados cada uno". AGI, Contratación, 3254, fol° 281 vto.

82 Analizan esta innovación, entre otros autores: Alfonso Mola, Marina D.: "Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones de libre comercio". En *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*. José Luis Peset, coordinador. C.S.I.C., Madrid, 1989, vol.II, págs. 73-102 y Vivas Pineda, Gerardo: *La Marina Mercante de la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728-1785). Estudio de las operaciones navales de una empresa privilegiada*. Tesis doctoral inédita. Departamento de Historia de América. Universidad de Sevilla, 1995.

83 Meses más tarde el rey mostraba su enojo porque no se había cumplido lo dispuesto y reiteraba la orden de que se preparasen dos nuevas carabelas emplomadas: "Ya sabéis como teníamos mandado que hiciesedes aderezar y emplomar dos carabelas para que fuesen con Pedrarias, y porque él me escribe que no le habéis dado más de la una y aquella no tan bien aderezada como sería menester y diz que hay necesidad que vayan tres carabelas, por ende yo os mando que luego proveáis con mucha diligencia como se aderezan, como para tal viaje conviene, y para lo del emplomar ya sabéis lo que os he escrito..." Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 8, febrero, 1514. AGI, Panamá, 233, lib. I.- Y en ese mismo día el rey Fernando despachó otra Cédula a Pedrarias para hacerle saber que no desatendía su ruego: "...las dos carabelas que pedís se os den emplomadas, demás de la una que se os han dado, envío a mandar a los oficiales de la Casa que luego entiendan en hacerlas aderezar para enviarlas tras esa armada, como lo suplicáis". *Ibídem*.

ÍNDICE

De los libros de cuentas de la armada se deduce que la citada carabela fue emplomada. Una de las partidas dice así: *"Costas hechas en el emplomar de la sobredicha carabela"*. En ella se recoge minuciosamente todos y cada uno de los gastos derivados de esta labor. Se entregaron para el forro de plomo del casco a Ruy Díaz, *lapidario*, 35 quintales de plomo, que costaron 15.400 maravedís; una vez limpiados de escoria y tierra quedaron reducidos a 25 quintales, de los que se hicieron 191 planchas que pesaron 89 arrobas y 21 libras. En total toda la operación, incluido el sueldo de los oficiales que entendieron en la misma, ascendió a 34.375 maravedís[84].

Un año más tarde, como ya adelantamos, dos nuevas carabelas fueron también emplomadas: la *Santa María de la Consolación*, de unas 60 toneladas de porte, y la *San Clemente*, seguramente más pequeña. De nuevo los libros de cuentas de la armada de Pedrarias constituyen una fuente inapreciable para conocer, paso a paso, tanto los materiales empleados como el coste de los mismos. Sabemos que en la primera de ellas fueron utilizados 40 quintales de plomo bruto que costaron 18.520 maravedís, los cuales, una vez laminados, se redujeron a 39 quintales netos. Y en la segunda, 27 quintales, 1 arroba y 19 libras de plomo, cuyo coste fue de 12.704 maravedís, que se aminoraron, tras la manufactura del plomo, en 26 quintales, 3 arrobas y 15 libras. El emplomador, Antonio Fernández, recibió por su trabajo -tasado no en razón de los días trabajados sino a tanto por quintal manufacturado- cerca de 10.000 maravedís. En total los oficiales de la Casa de la Contratación abonaron 52.593 maravedís por la labor realizada en ambas embarcaciones[85].

La técnica consistía en calafatear el casco recubriendo su exterior con finas láminas de plomo, cuyo grosor oscilaba entre los 3 y 7 milímetros. "Los productos de oxidación -dice Marina Alfonso- resultaban tóxicos para moluscos y algas. Además esta medida aumentaba el peso de la parte inferior del casco, lo cual mejoraba la estabilidad, aunque supusiera un peso adicional que incidía en la disminución de la velocidad"[86]. Fernández Duro señala como probable autor del invento a cierto Antonio Hernández (se refiere sin duda a nuestro Antonio Fernández), quien el 12 de julio de 1514 recibió el nombramiento de *emplomador de naos* de la Casa de la Contratación, con un salario de 25.000 maravedís[87]. Pero sin bien no cabe duda de que fue el primero en desempeñar oficialmente este cargo, parece cierto

---

84 AGI, Contratación, 3253, fol°19 vto. y ss.

85 Si es que se obedecieron las órdenes reales, el plomo utilizado en la obra muerta de las dos carabelas procedía de Flandes: "Ya sabéis como os he escrito que en Flandes venden el plomo en planchas y de manera que se puede luego asentar en los navíos, debéis luego proveer, si hasta aquí no lo habéis hecho, como os traigan el plomo de Flandes". Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Madrid, 8, febrero, 1514. AGI, Panamá, 233, lib.I

86 Alfonso Mola, Marina, "Técnica y economía. El forro del casco", pág. 80.

87 *La armada española*, vol. I, pág. 121.- Su nombramiento en AGI, Contratación, 5784, lib.I.

ÍNDICE

que la misma técnica ya había sido utilizada en la *Santa Catalina* por Ruy Díaz, quien poco tiempo atrás había sido nombrado lapidario de Castilla del Oro y por tanto se disponía a viajar en la armada de Pedrarias para incorporarse a su nuevo destino[88] . Desde luego resulta cuando menos llamativo que un experto en una labor tan refinada, como era la de labrar las piedras preciosas, tuviera que moldear con esas mismas manos, acostumbradas al brillo y a la delicadeza de las joyas, la rudeza de un metal pesado y grisáceo, como era el plomo.

Sea quien fuere el responsable del invento, todos los indicios apuntan a que nuestro flamante emplomador, Antonio Fernández o Hernández, debió andar muy ocupado durante algunos años, pues se sabe que Juan Díaz de Solís pretendió llevarlo con él en el viaje que realizara al Río de la Plata en 1515, lo cual no fue posible ya que la Casa de la Contratación lo retuvo por la diaria necesidad que había de su persona[89] . Sabemos también que en la armada española contra los turcos, de 1535, participaba una galera, de nombre *Santa Ana*, armada por los caballeros de la Orden de San Juan, que había sido blindada con: "coraza de plomo y clavada por medio de clavijas de cobre" y que resultó una especie de fortaleza inexpugnable ante los ataques del enemigo, "a pesar de los muchos proyectiles que dieron contra ella"[90] . Pero por desgracia resulta difícil evaluar en qué medida se extendió este uso y cuáles fueron los resultados obtenidos en lo que respecta a la duración de la vida útil del barco. Aunque, según se deduce de las continuas alusiones al deterioro de los barcos, por los estragos que en ellos producía la broma cuando surcaban las aguas tropicales, debieron ser contados aquellos casos en los que se utilizó el aludido sistema de protección[91] .

El invento no era tan bueno como parecía. En efecto, Gerardo Vivas afirma que los resultados experimentados con el forro de plomo no fueron todo lo convincentes que se esperaban. Las planchas del metal, aunque bien cortadas y laminadas "eran muy caras, demasiado pesadas y se desgastaban y desprendían con suma facilidad. Por otra parte, la acción electrolítica del hierro y del plomo en el agua producía una corrosión que todavía tardaría mucho tiempo en resolverse". Con el correr de los años, el ensayo con plomo se abandonó. Los ingleses, a mediados del siglo XVIII, comenzaron a utilizar, al principio de forma esporádica y después sistemáticamente, láminas de cobre para el forro de los cascos.

---

88 Real Cédula dada en Valladolid, a 5 de septiembre de 1513. AGI, Panamá, 233, lib. I. Publicada en Serrano y Sanz, *Preliminares*, pág. CCCIV. Más información sobre este personaje en los capítulos I y II de nuestra obra.

89 Puente y Olea, José: *Los trabajos geográficos de la Casa de la Contratación*. Sevilla, 1900, pág. 137.

90 Fernández Vallín, *Cultura científica*, pág. 84.

91 Al menos dos embarcaciones de nuestra armada se vieron dañadas por la broma en el viaje de regreso: la *Santa María de la Merced*, maestre Pedro de Ledesma, que naufragó, como ya vimos, cerca de Cuba y la *Santiago*, maestre Guillén de Medina, que hubo de quedar fondeada en el puerto de Santo Domingo a consecuencia del dañino molusco. AGI, Contratación, 3253, folº 173 y ss.

ÍNDICE

Este sistema fue imitado por franceses, holandeses, estadounidenses y también por los españoles quienes convencidos de que las técnicas de construcción naval, basadas en los métodos empíricos de una tradición muy remota, se habían quedado obsoletas, iniciaron en el siglo XVIII el camino de la renovación científica de su marina adoptando ésta y otras innovaciones de singular relevancia[92] .

LAS NAOS DE SU ALTEZA

Recordemos que en el mes de julio de 1513 se inicia la adquisición de los primeros navíos, no sin graves impedimentos pues la armada que se proyectó desde un principio contemplaba un gran número de barcos y estos no abundaban precisamente en los puertos andaluces, razón por la cual se pensó en un primer momento en traerlos desde el puerto de Santo Domingo, aunque este propósito fue muy pronto descartado. Como puede apreciarse, ya desde los inicios del siglo XVI se detecta una grave escasez de unidades navales como respuesta al incremento repentino de la demanda que plantea la Carrera de las Indias y a la insuficiente producción de los astilleros andaluces que constituyen la principal fuente de abastecimiento en estos momentos.

A Vicente Yáñez Pinzón, el piloto paleño que gozaba del afecto y la consideración del monarca, se encomienda en el citado mes de julio la misión de desplazarse a Portugal para adquirir varias carabelas, y como se plantearon algunos obstáculos, ya que estaba vigente una ley que prohibía la enajenación de barcos a los extranjeros, el rey Fernando se vio obligado a dirigir una cariñosa misiva al soberano portugués en la que le rogaba que no pusiera impedimento a esta misión[93] . De regreso del reino vecino, Pinzón, habiendo cum-

---

92 *La marina mercante*, pág. 131 y ss. y Alfonso Mola, "Técnica y Economía", págs. 80 y ss.

93 "Serenísimo y muy excelente Rey e Príncipe de Portugal, nuestro muy caro e muy amado hijo: Nos el Rey de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalén, etc., vos enviamos mucho a saludar como aquel que mucho amamos y apreciamos y para quien querríamos Dios diese tanta vida, salud y honra cuanta vos mismo deseáis. Hacemos vos saber que como habréis sabido hemos acordado de hacer cierta armada e gente para enviar a Tierra Firme, para hacer la cual tenemos necesidad de algunas carabelas, e porque no se pueden hallar en estos reinos, los nuestros oficiales de la Contratación de Sevilla dicen que envían a ese vuestro reino a Vicente Yáñez Pinzón, nuestro piloto, a comprar algunas de las dichas carabelas, porque dice que allá hay hartas de ellas, el cual dice que se le pone impedimento en la compra de ellas a causa de cierto vedamiento que vos habéis mandado poner para que no se vendan, e porque de las dichas carabelas tenemos necesidad para lo susodicho, afectuosamente *os rogamos que mandéis dar licencia para que libremente el dicho Vicente Yáñez o las personas que los dichos nuestros oficiales de Sevilla enviaren a comprar las dichas carabelas, e traerlas a la dicha ciudad de Sevilla para la dicha armada sin que en ello se le ponga impedimento alguno,* pues que en semejantes cosas cuando vos tenéis alguna necesidad lo mandamos proveer acá, en lo cual nos haréis muy singular complacencia... Valladolid, a doce días del mes de julio de mil e quinientos e trece años." AGI, Panamá, 233. Publicada por Serrano y Sanz, *Preliminares*, pág.CCCXXIII.

plido celosamente las órdenes reales, pudo hacerse, al menos -que sepamos- con una carabela: *La Concepción(II)* que luego se convertiría en el buque insignia de la flota[94] . Otras dos carabelas de la flota pertenecían a armadores portugueses, una estaba fondeada en el Puerto de Santa María -la *San Clemente*-; la segunda -la *Sancti Spíritus*- pudo muy bien ser comprada en Portugal, pero no es posible asegurarlo. El resto de los efectivos navales, parte fueron adquiridos en puertos andaluces, en concreto en Huelva, Cádiz y Sevilla y parte fletados a particulares con las condiciones que más adelante revisaremos. En total se invirtieron 4.790.257 maravedís en la compra y puesta a punto de las embarcaciones -incluidas las de pequeño porte, como bergantines y barcos de pesca- así como en los salarios de sus tripulaciones hasta que se dio la orden de partir. Eso significa que prácticamente el 50 por ciento del presupuesto de la armada fue absorbido por este voluminoso e imprescindible capítulo.

Los trabajos de habilitación y equipamiento de la flota en el puerto sevillano de las Muelas

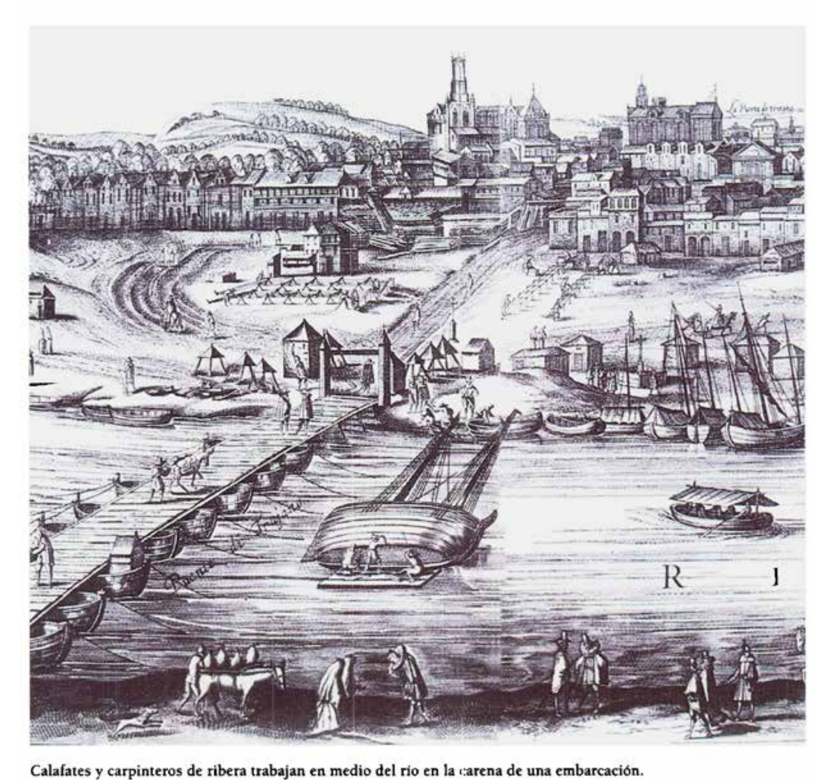
Desde Cádiz, Huelva o Portugal, todos los barcos conseguidos a lo largo de varios meses para esta gran formación naval, tras duras y costosas negociaciones, bien por los oficiales de la Casa, bien por sus intermediarios, fueron conducidos hasta Sevilla y concentrados en el puerto de las Muelas en donde aguardaban, anclados, los que habían sido comprados a otros armadores sevillanos. Sin pérdida de tiempo y conforme iban llegando al puerto, una tras otro, fueron puestos en monte para ser carenados, calafateados y reparados convenientemente. Los trabajos de habilitación incluyeron, tal y como detalladamente se anota en el texto que transcribimos, además de las sustituciones y arreglos necesarios para poner a punto los navíos (calafateado, emplomamiento de la obra viva, reemplazo de piezas deterioradas etc.) puntuales modificaciones todas ellas destinadas a mejorar ciertas características observadas como inadecuadas para la navegación oceánica (cambio del velamen latino al redondo, aumento del arqueo, sustitución y refuerzo de la jarcia y arboladura, etc.).

La descripción de las labores de reparación de los barcos de nuestra armada, tan rica en multitud de aspectos, se muestra, sin embargo, parca a la hora de indicar el lugar exacto en donde fueron carenados los barcos. Sólo de forma indirecta se indica en uno de los asientos, el referente a la *San Antón*, maestre Martín de Landacaranda, que la nao estaba siendo reparada en San Juan de Aznalfarache, pues se anotan ciertos gastos referidos al pago de varios

---

94 Manzano afirma que en Portugal fueron adquiridas dos carabelas: *La Concepción* y *La Sancti Spíritus*. En el primero de los casos no cabe la menor duda, como ya veremos, pero en lo que respecta a la *Sancti Spíritus* guardamos algunas reservas. Es cierto que de sus dos propietarios, uno era vecino de Tavira, en el reino de Portugal, y no hay por qué dudar de que ésta fuera una "carabela portuguesa", pero en el registro de la compra de la citada embarcación -en el que, por cierto, se silencia el lugar de adquisición- nada se dice al respecto; no se efectúan pagos, como ocurre con otras carabelas, por el traslado desde el puerto de origen hasta el muelle sevillano, ni se aporta ningún otro dato que pudiera confirmar esta posibilidad. *Los Pinzones*, II, pág. 588 y AGI, Contratación, 3253, fol° 44 vto.

ÍNDICE



Calafates y carpinteros de ribera trabajan en medio del río en la carena de una embarcación.

ÍNDICE

barqueros cuyos servicios fueron contratados por los oficiales de la Contratación para arrastrar este barco hacia el río[95] . También sabemos que la nao "guecha", *Santa María de la Rábida*, que había sido comprada en uno de los puertos onubenses a dos vecinos de Palos de la Frontera, una vez que llegó al Puerto de las Muelas, fue conducida hasta la Puebla Vieja para su carena, pero tal vez porque el río andaba muy crecido no pudo efectuarse la labor en el citado lugar y tuvo que ser remolcada de nuevo, esta vez hasta Sanlúcar de Barrameda[96].

En efecto, las embarcaciones no sólo se acondicionaron en Sevilla. Algunas estaban tan maltrechas cuando fueron adquiridas a sus armadores que sólo a un loco se le habría ocurrido echarlas a navegar en tales condiciones, ni siquiera en el breve trayecto que iba de Huelva a Sevilla. Así ocurrió, por ejemplo, con la nao *Santa María de la Victoria* que entró en monte en el puerto de Saltés nada más comprada y luego, tras ser reparada de urgencia, fue conducida a Sevilla en donde se continuaron las labores de rehabilitación[97] . Otras, como más adelante veremos, necesitaron de nuevas atenciones una vez que llegaron a Sanlúcar. Con razón el emperador se lamentaba años más tarde de que "los navíos que siguen el viaje de las nuestra Indias comúnmente son viejos y tienen así mucho daño encubierto...[98] "

Nuestra principal fuente de información nos dice asimismo que la materia prima más utilizada para la reparación de los barcos de la armada fue la madera de pino, precisándose en diversos asientos que procedía de la vecina campiña de Utrera. En numerosas ocasiones se ha escrito que los pinos andaluces resultaban poco adecuados para la obra viva de los vasos; por lo general se utilizaban en aquellas labores que afectaban el casco, a partir de su línea de flotación, y muy especialmente en las arboladuras en donde eran muy apreciadas, tal y como subraya Escalante de Mendoza en un pasaje de su obra:

> *"Y para las obras altas de las naos, a que los marineros llamamos muertas, es muy buena madera de pino de la villa de Utrera, lugar de la ciudad de Sevilla, u otro que sea de su especie; y estas son las maderas que en estas nuestras regiones de España tenemos más experimentadas y aprobadas para las fábricas de cualesquier naos, por ser como son más apreciadas y de más dura y menos corrupción, aunque en otras partes y regiones puede ser que haya madera de otros géneros y especies que no serán de menos propiedad y efecto"* [99] .

---

95 "Pagaronse a Juan de Torres, vecino de Triana, por una barca de Córdoba suya que se le tomó *para sacar la dicha nao de monte en San Juan de Aznalfarache,* porque sin ayuda no podía salir de aquellas aguas..."AGI, Contratación, 3253, folº 79.

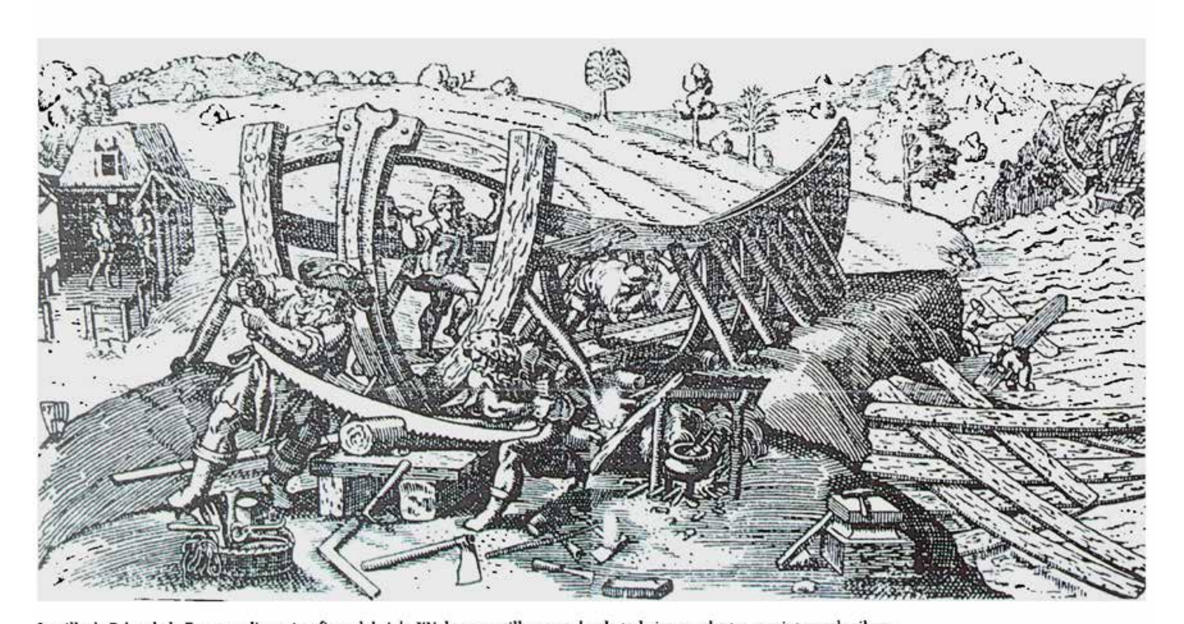
96 "Dio por cuenta Juan Cansino, maestre de la dicha nao, haber gastado desde el día que la dicha nao se compró y lo recibió a su cargo en el río de Saltés hasta el diecinueve de septiembre del dicho año de trece en traer la dicha nao a Sevilla y *tornarla a bajar a monte a la Puebla Vieja y dende a Sanlúcar, porque ende no pudo descubrir..." Ibídem*, folº 1.

97 *Ibídem*, folº 23 vto. y ss.

98 Véase Navarro García, Luis: "El puerto de Sevilla", pág. 29.

99 *Itinerario de Navegación*, pág. 37

ÍNDICE



La villa de Palos de la Frontera disponía a fines del siglo XV de tres astilleros en donde trabajan excelentes carpinteros de ribera.

ÍNDICE

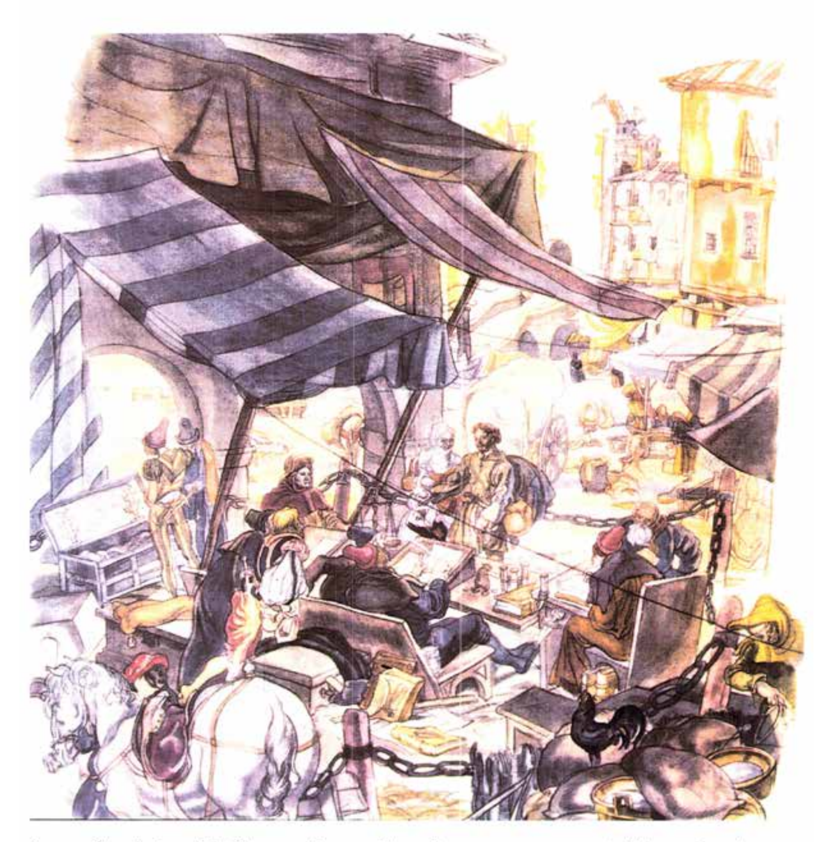
En lo que respecta a la madera de roble, que era otra de las especies forestales más utilizadas en la carpintería de ribera, su uso se consideraba especialmente apropiado para el forro y tablazón, así como para la quilla, tajamar, codaste y timón. Pero dado que por entonces el robledal de Constantina se había ya agotado por la tala indiscriminada de la que había sido objeto, se hacía necesario importarlo de otros lugares de la geografía peninsular con el consiguiente encarecimiento de su coste. Eso explicaría que sólo en muy contados casos se emplee la madera de roble en las reparaciones de los barcos de nuestra flota,

El libro de la armada detalla minuciosamente todas y cada una de las piezas adquiridas para la puesta a punto de los barcos y sus precios. La relación es desde luego muy completa. Clavazones en un extenso muestrario: de tillado y entrecarabis, de medio tillado, estoperoles, etc. Piezas de ferrería: argollas de hierro, pernos, cadenas y otras; jarcia de todo tipo, estopa, pez, brea, aceite, alquitrán y calderos, para el calafateado, y láminas de plomo, para el revestimiento del casco. También un abundante suministro de alquitrán para las jarcias, así como lonas para las velas, e hilos, cera y agujas para coserlas, bombas, anclas, y una abundante provisión de madera, de roble y muy especialmente de pino utrerano. El velamen y la jarcia representaban un importante capítulo, mayor incluso que la madera que se necesitó para la reparación de los barcos. La lona se vendía por varas; las largas y estrechas franjas eran luego cosidas en la forma adecuada. En España no existía ninguna industria especializada en la elaboración de telas para las velas, de manera que se hacía necesario traerlas de otros países, fundamentalmente del Norte de Europa. Algunos documentos de época posterior mencionan la ciudad de Olonne en la Bretaña, de la que probablemente -tal y como sugiere Carla R. Phillips- se deriva la palabra *olona* (lona)[100]. Cada lona empleada en la reparación de las maltrechas embarcaciones costó, puesta en Sevilla, 1.256 maravedís; sin embargo las cincuenta lonas que fueron compradas en Cádiz de repuesto para el viaje y para toda la flota salieron por algo menos (1.125 maravedís). El transporte de todo el cargamento hasta ser depositado en la Casa de la Contratación encareció finalmente su coste, de manera que cada vela salió finalmente por 1.181 maravedís.

Nuestro libro de gastos detalla asimismo los nombres y en ocasiones la vecindad de los artesanos y comerciantes proveedores. Algunos de estos parecen haber disfrutado de una posición realmente privilegiada, no sabemos si debido a la fama de su negocio o a la posible complicidad con personas cercanas a la Contratación, pero lo cierto es que la insistencia con que son mencionados despierta nuestra atención. Destaquemos, por ejemplo, al carpintero y vecino de Sanlúcar de Barrameda, Cristóbal Márquez, quien no sólo suministra un importante cargamento de madera -de Utrera- para la mayor parte de los barcos, sino que además realiza por una crecida suma algunos encargos de cierta relevancia, tales como los seis bergantines, ya referidos. Entre los torneros, Ojeda, cuyo negocio estaba instalado en "la Puerta

100 *Seis galeones para el rey de España*, pág. 131 y Serrano Mangas, Fernando: *Los galeones, 1650-1700*. Sevilla, 1986, págs. 147 y ss.

ÍNDICE



En una calle cualquiera de Sevilla un cambista, sentado tras de una mesa con su pequeña balanza y juego de pesas, cambia moneda tras comprobar su peso; también acostumbra a comprar y vender oro y plata. Por su atuendo, puede apreciarse que se trata de un hombre acomodado, y debía serlo porque esta actividad sólo podía desarrollarse si se obtenía una licencia de las autoridades, a cambio de una respetable cantidad de maravedís. Algunos ejercieron como banqueros y no pocos se involucraron en el comercio americano invirtiendo elevadas sumas de dinero.

ÍNDICE

de la Mar" tiene la exclusiva en los suministros de roldanas, motones, bigotas, recamentos y otras poleas para la jarcia. Entre los cordoneros, Pedro García se lleva la mejor parte en la venta de cables para enjarciar y aparejar los barcos, aunque a veces compite con otros colegas, como Fernán Rodríguez y Francisco Gutiérrez, de quien sabemos que allá por los primeros meses de 1513 fue encarcelado junto con sus oficiales y criados, por orden del alguacil mayor de Sevilla, porque realizaba su labor "fuera de los lugares acostumbrados" y más tarde puesto en libertad por la decidida intervención de los oficiales de la Contratación[101]. El herrero, Antón Cuenca, figura asimismo en diversos pasajes de nuestra fuente. Y, por último, destaquemos a Nicolás Sánchez Aramburu, Lope de Azoca, vecino de Azcoitia[102] y Domingo de Alzola en el grupo de comerciantes vascos - a los cuales ya tendremos ocasión de tratar con más detenimiento- y al valenciano, Miguel Aparicio, quienes proporcionan a la flota los más variados suministros, tales como madera, anclas, pez, mástiles, etc.

La presencia de los mercaderes sevillanos es, en términos comparativos, menos significativa que la de los vizcaínos, lo cual merece ser tenido en cuenta. No obstante, descubrimos entre los proveedores de la armada de Pedrarias algunos nombres conocidos. Destaquemos entre estos a Gonzalo Suárez, miembro de una poderosa saga familiar sevillana vinculada al comercio con las Indias desde sus inicios[103] quien, en unión de Juan Farfán, proporciona toda la tela de tafetán, damasco y paño de diversos colores que serán utilizados en la confección de las banderas de la flota. Otro mercader sevillano de cuya participación nos ha quedado constancia es Diego de Ervás, vecino de la collación del Salvador[104], a quien se le reconoce en distintos pasajes del libro de la armada como "mercader" y también como "mercero". Recordemos además a Luis Fernández Alfaro, "cambiador" (banquero) y "mercader" a un mismo tiempo, pues, como observa A.M. Bernal, resulta difícil discernir en estos tempranos años entre unos y otros, porque los hombres de la Carrera los mismo actúan como banqueros que realizando importantes operaciones crediticias de índole mercantil que los convierten también en mercaderes de pleno dere-

---

[101] Requerimiento que el presente escribano hace al alguacil mayor de Sevilla, Alonso de Guzmán, a petición de los oficiales y jueces de la Casa de la Contratación para que ordene la libertad de Francisco Gutiérrez, cordonero, así como la de sus oficiales y criados, presos por hacer jarcia y maroma por mandato de la Casa de la Contratación, para las naos que van a las Indias, fuera de los lugares acostumbrados y mande se desembargue la jarcia hecha y los materiales con que se hace cogidos al dicho Francisco Gutiérrez. Sevilla, 3 de marzo de 1513. Un requerimiento análogo se hizo en la misma fecha al asistente de Sevilla, doctor Juan de Zumel. APS, 9.

[102] Desde fecha muy temprana, Sánchez Aramburu y Lope de Azoca, vecino de Azcoitia, aparecen aprovisionando a crédito las primeras expediciones mercantiles a las Indias. Bernal, A.M.: *La financiación de la Carrera*, págs. 164 y ss.

[103] *Ibídem*, pág. 162 y ss. y Otte, E.: *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Edición y estudio introductorio de A.M. Bernal y Antonio Collantes de Terán. Sevilla, 1996, págs. 39, 120, 121 y ss.

[104] Algunas de sus operaciones mercantiles aparecen reflejadas en la obra de E. Otte: *Sevilla y sus mercaderes*, págs. 39 y 225.

ÍNDICE

cho[105]. Y por último mencionemos a otro importante personaje: Juan Díaz de Alfaro, de oficio cambiador, e involucrado a su vez en la trata de negros, según se desprende del compromiso suscrito con el bachiller Martín Fernández de Enciso, poco antes de la partida de la flota, por el que se ofrece a enviarle hasta el Darién cinco piezas de esclavos, bajo determinadas condiciones[106].

De todos ellos Luis Fernández de Alfaro es quien muestra una participación más destacada, ya que además de embolsarse una buena suma a cuenta de la venta de diversos suministros, tales como 1.462,5 varas de lienzo de presilla para la confección de los colchones, sábanas y almohadas del hospital del Darién, supervisa la compra de las lonas para el velamen y otros accesorios necesarios para aparejar convenientemente todos los barcos de la flota, tales como poleas, recamentos, jarcia, etc.; se encarga directamente de adquirir todos los toneles y pipas necesarios para almacenar el agua durante el viaje y negocia la compra de la nao *San Antón*, junto con los cómitres sevillanos Bartolomé Díaz y Diego Rodríguez[107]. Todo lo cual sugiere que debía gozar de la confianza de los oficiales de la Contratación, puesto que colabora con ellos estrechamente en misiones de indudable responsabilidad.

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

---

105 Un J. Fernández Alfaro figura como cambiador sevillano en 1510. Véase: *La financiación de la Carrera*, pág. 165.

106 Véase nota 41 del capítulo II.

107 AGI, Contratación, 3253, fols. 79, 98 vto.,146 vto.-147.

ÍNDICE

CUADRO Nº 6
APAREJOS NÁUTICOS, HERRAMIENTAS Y GÉNEROS DIVERSOS ADQUIRIDOS PARA LA FLOTA DE CASTILLA DEL ORO[108]

GÉNEROS	CANTIDAD	PRECIO	VENDEDOR	TOTAL (en mrds.)
Velas de sebo	9 q	900 mrd/q	....	8.100
Angeo (para manteles)	40 va	28 mrd/va	Nicolás Sánchez Aramburu (mercader guipuzcoano)	14.000
Ollas Cazuelas Calderos de cobre	101 100 (33 a) 12 (3 a, 3 lb)	50 mrd/lb 50 mrd/lb 50 mrd/lb	Cristóbal Cabrera (calderero)	52.800
Hamacas[109]	1.000 ud	....	....	123.000
Estopa torcida	500 q	604 mrd/q	Melchor Ruiz (calafate)	30.217
Tablachinas de drago[110]	1.000	....		....
Sebo	500 q	775 mrd/q	Pedro Fdez Cabrón y Rodrigo Ortiz (candeleros)	38.750
Lonas[111]	50 ud	3 duc/ud	....	56.250

108 La mayoría fueron adquiridos en Sevilla. En caso contrario anotamos su procedencia.

109 En la nao *Santa María*, del maestre Juan de Camargo, se embarcaron 2.028 hamacas y 115 enaguas que iban consignadas a los oficiales reales de la isla Española, pero -por razones que ignoramos- a última hora se ordenó echar a tierra 1.000 de estas hamacas y entregarlas al factor Juan de Tavira para que las llevase a Castilla del Oro.

110 Fueron realizadas en la isla de la Palma. Costaron 200 maravedís "de moneda de Canarias", cada una. Francisco de Chorruca se encargó de llevar el pedido hasta la Gomera y entregarlo a Pedrarias cuando la armada fondeó en el citado puerto. A comienzos del siglo XVI, existió en Canarias la norma de "premiar" la moneda de oro, plata y vellón para compensar la escasez de numerario existente en las islas. Es decir, se ordenó que su curso legal expresado en maravedíes fuese superior al habitual en Castilla de modo que, en principio, quien gastase dinero en las islas lo hiciera con valor aumentado y quien lo sacase fuera perdiera parte de este valor. El "premio" hizo que el ducado o la dobla de oro, que en Castilla valían 375 maravedís, se computaran en Canarias a 500 y que el real de plata no valiese 34 sino 42 maravedís: un 33% de aumento en ambos casos. Ladero Quesada, M.A.: *La economía de las islas Canarias a comienzos del siglo XVI*. Separata del tomo XXXI del *Anuario de Estudios Americanos*. Sevilla, 1976, pág. 746.

111 Se trataba de cincuenta lonas de repuesto para toda la flota que fueron adquiridas en Cádiz y almacenadas en tres de los barcos, de la siguiente forma: "veintinueve en la carabela de Lobato, e las diez e ocho en la de Martín de Landacaranda y las otras tres en la carabela de Juan de Elorriaga" AGI, Contaduría, 1451.

ÍNDICE

Poleas	6 ud	1 duc/ud	Ojeda (tornero)	2.250
Calabozos	200 ud	1,5 rl/ud	Francisco de Cáceres (herrero)	1.200
Puñales de Villarreal	200 ud	80 mrd/ud	Bartolomé Muñoz (cuchillero)	16.000
Azuelas gurbiadas	200 ud	45 mrd/ud	Francisco de Cáceres y Juan de Monleón (herreros)	9.000
Azuelas llanas	200 ud	60 mrd/ud	Juan Ruiz (herrero)	12.000
Gurbias	100 ud	22,5 mrd/ud	Baltasar Ruiz (ballestero)	2.250
Escoplos gurbiados	180 ud	22,5 mrd/ud	Baltasar Ruiz (ballestero)	4.230
Seras (para envasar)	....	12 mrd/ud	Antón Garrote (espartero)	....
Anzuelos de cadena	49 ud	50 mrd/ud	Pedro Fdez. de Aviñón (herrero)	2.450
Fisgas	25 ud	2 rl/ud	Pedro Fdez de Aviñón (herrero)	1.700
Arpones	50 ud	42,5 mrd/ud	Pedro Fdez de Aviñón (herrero)	2.125
Anzuelos pargueros	2.000 ud	1-2 mrd/ud	Francisco de Toledo (anzolero)	3.500
Anzuelos espineles	500 ud	....		425
Anzuelos mojarreros	10 m	250 mrd/m		2.500
Cordeles para los anzuelos	8 a, 17 lb	20 mrd/lb	Alonso López (cordonero)	4.340
Chinchorros	8 ud	3.500 mrd/ud	Pedro Remolar (cordonero)	28.000
Hilo para chinchorros	174 lb (hilo delgado) 150 lb (hilo basto)	22,5 mrd/lb 14 mrd/lb	Pedro Remolar (cordonero)	5.790

ÍNDICE

Hilo de ballestas de Valencia	20 a	1.250 mrd/a	Diego de Ervás (mercader)	25.000
Trallas de esparto	10 doc	6 rl/doc	Salvador Caro (espartero)	2.040
Libanes de esparto	100 ud	1 rl/ud	Salvador Caro (espartero)	3.400
Esportillas de esparto	2.000 ud	4,5 mrd/ud	Antón Garrote (espartero)	9.000
Tapiales	6 doc	....	Domingo de Alzola y otros	10.590
Trigo para sembrar	13 f (de 13 géneros diferentes)	....	Martín Domínguez (vº de Antequera)	1.305
Arca de tres llaves	1 ud	1.593 mrd/ud	Mateo Sánchez (carpintero) y Alonso López (herrero)	1.593
Libros para escritorio[112]	7 ud	....	Cristóbal de Alfaro (librero)	1.450
Aderezo del escritorio[113]	....	....		5.164
Simientes de hortalizas	12 cel., 1,5 cu	....	Pedro...., vº de Villa de Roa	1.800
Haldas de angeo	365 ud	....	Nicolás Sánchez Aramburu (comerciante)	20.987
Tiendas de campaña	2 alfaneques y 4 tiendas	....	Varios[114]	83.986
Candados[115]	132 ud	....	Varios[116]	....

112 Iban consignados a los oficiales reales de Castilla del Oro. Se les describía con estas características: "dos libros encuadernados de marca mayor con sus cubiertas de cuero, por ochocientos y cincuenta maravedís, e otros cinco libros medianos, encuadernados en pergamino por seiscientos maravedís".

113 Se detallaba en los siguientes conceptos: "2 balas de papel, a 6 ducados la unidad; 6 libras de caparrosa y 3 onzas de goma, por 213 maravedís; 1 libra de cera colorada, por 85 maravedís; 3 libras de hilo de cartas, por 255 maravedís; 400 cañones, por 150 maravedís y 1 espuerta, 6 maravedís.

114 Intervinieron en esta operación el comerciante vasco, Nicolás Sánchez Aramburu, que proporcionó la materia prima (1.520 varas de angeo) y Gonzalo de Loya y Pedro de Sanlúcar que la confeccionaron.

115 "Para guarda de las escotillas en donde van los bastimentos".

116 Proporcionaron los candados y sus accesorios las siguientes personas: Diego de Ervás (mercader); Diego García, Bartolomé Catalán, Francisco Hernández y Juan Galán (cerrajeros)

ÍNDICE

Banderas de lienzo	142 banderas y 2 baizanes	....	Varios[117]	25.888
Banderas de seda[118]	....	....	Varios[119]	112.869
Petos estañados	100 ud	500 mrd/ud	....	50.000
Ampolletas	6 doc	....	....	2.920
Linternas[120]	3 doc	40 mrd/doc	....	1.440
Farol[121]	2 ud	700 mrd/ud	Antón de Cuenca (herrero)	1.400
Balanzas y pesas	varias	....	Cristóbal Cabrera, Diego de Córdoba y Fernán Alvarez (caldereros)	1.957
Cucharas de hierro	12 ud	....	Ortuño de Ismisolo	640
Medidas de cobre	varias	....	Cristóbal Cabrera	3.000
Camas de hospital[122]	50 ud	....	Varios[123]	120.971
Hachas	24 ud	3 rl/ud	Juan de Lola (astero, vº de Azpeitia)	3.042
Ramales de cadena	200 ud (41 a, 9 lb)	10 mrd/lb	Juan de Cuenca (herrero)	

117 Vendieron el tejido y accesorios; lo confeccionaron y decoraron las siguientes personas: Juan Díaz de Alfaro (cambiador), Angel de Luna (sastre) y Cristóbal de Morales (pintor).

118 Se engloban en esta partida: un pendón real, dos guiones, un tajamar, siete banderas y seis paños de trompeta.

119 Vendieron el tejido y accesorios, lo confeccionaron y decoraron las siguientes personas: Gonzalo Suárez (mercader), Juan Farfán (mercader), Bernardo de Jeréz (sedero), Pedro de Tarifa (sedero), Angel de Luna (sastre), Montalvo (alférez), Cristóbal Morales (pintor), Pedro Ramírez (pintor), Pedro Fernández de Guadalupe (pintor) y Alonso Pérez (pintor).

120 Fueron adquiridas en Cádiz.

121 "Para la nao capitana".

122 Incluidos los colchones de lana, las almohadas, las mantas y sábanas correspondientes.

123 Vendieron el tejido y accesorios y lo confeccionaron las siguientes personas: Juan Díaz Alfaro (cambiador), viuda de Collantes, viuda de Olmedo e Isabel Sánchez (costureras); Francisco Fernández, Cristóbal Sánchez y Bartolomé Rodríguez, vecinos de Alcañoquebrado (proporcionaron la lana para los colchones y las mantas).

ÍNDICE

Esteras[124]	235 ud	2 rl/ud	Antón Garrote (espartero)	16.422
Madera[125]	98 doc y 10 tablas de pino 13 carros de madera variada	300 mrd/doc 300 mrd/carro	Domingo de Alzola	33.550
Bastina[126]	156 a, 6 lib	....		33.550
Galletas	50 ud	2,5 rl/ud	Ojeda (tornero)	4.250
Tajadores Escudillas	229 ud 400 ud	1 rl/ud 1/3 rl ud	Lope de Zubelzu (vº de Villafranca -Navarra-)	8.852
Foniles	15 ud	80 mrd/ud	....	1.200
Baldes	30 ud	1,5 rl/ud	Martín Ojeda (tornero)	1.530
Espingardas	199 ud	14 rl/ud	Cristóbal Cabrera (artillero)	94.624
Remos[127]	700 ud	7 rl/ud		39.846
Resina Pez[128]	58 q 52 q, 8 lib	....	....	12.187,5

124 “Para los pañoles del bizcocho de todas las naos”.

125 *Ibídem*.

126 ¿Cuál es el auténtico significado de este término?. Hemos de confesar que durante mucho tiempo llegó a obsesionarnos, al igual que nos sucedió cuando nos enfrentábamos con otros arcaísmos que cayeron en desuso en el siglo XVI y que a duras penas conseguimos esclarecer. Lo único constatable, documentalmente hablando, es que en Sanlúcar de Barrameda y Chipiona fue adquirido un cargamento de 191 arrobas y 17 libras de bastina y que el citado producto había visto reducirse su peso, tras un caluroso verano almacenado en el “soberado” de la Casa de la Contratación, a 156 arrobas, 6 libras “y no más” (AGI, Contratación, 3253, folº 130). ¿Se trataba de alguna modalidad de grano desconocida?. ¿Qué alimento podría encoger de tamaño después de su almacenaje y una vez expuesto a las elevadas temperaturas del verano sevillano?. Quemamos un último cartucho, y acudimos al diccionario de la lengua francesa, por si acaso pudiera encontrarse allí la respuesta a nuestra pesquisa. Y curiosamente nos topamos con el término *“bastin”*, al que se vincula con el lenguaje marinero y que significa *“cuerda de esparto”*... ¿Este asiento alude, por tanto, a un cargamento de cordaje para los barcos, o se trata de otra cosa bien distinta?. Por ahora, no podemos resolver definitivamente esta cuestión.

127 Comprados en Bayona.

128 Adquiridos en Cambretón.

ÍNDICE

Las reparaciones de última hora en Sanlúcar de Barrameda

Cuando la expedición recibió la orden de partir hacia Sanlúcar de Barrameda y presumiblemente todos los navíos se encontraban prestos y aparejados para iniciar la travesía, los maestres y pilotos debieron observar ciertas deficiencias en la gobernabilidad de los navíos en ese corto, pero arriesgado, trayecto que iba desde Sevilla a Sanlúcar, de tal manera que algunos de ellos tuvieron que ser reparados de nuevo una vez que fondearon en el puerto gaditano[129] . En Sanlúcar se aprovecharon también los días de espera para ultimar las compras más necesarias, tales como lonas para las velas, bombas, anclas, clavazón, libanes etc.

Durante ese tiempo, la población sanluqueñas se vio desbordada con la presencia de tan espectacular y numerosa formación naval y muy especialmente los artesanos del puerto, quienes tuvieron que acudir a la demanda de los numerosos barcos afectados por la tormenta -tras la primera y abortada salida de la expedición- y hacer horas extras para reparar todos los daños. El insigne historiador Juan Manzano por un comprensible error en la interpretación del relato de Gonzalo Fernández de Oviedo quien, como sabemos, viajaba con el nuevo equipo de funcionarios de la expedición, afirma que durante la tempestad se perdieron dos barcos[130] , pero lo cierto es que ni Oviedo dice tal cosa, ni en los gastos de la armada se recogen tales pérdidas.

Como era obligado, los oficiales de la Contratación dejaron constancia por escrito de estos incidentes de última hora, así como de los gastos y las reparaciones efectuadas. Por eso sabemos que las embarcaciones más afectadas fueron la carabela redonda, *Santa María de Gracia,* que colisionó en medio de la tormenta con la *Santa María de la Victoria*; la carabela *Santa María de la Merced* que embistió con la nao "guecha", *Santa María de la Rábida,* así como la *Sancti Spíritus* y la *Concepción (I)* que de nuevo tuvieron que entrar en monte, esta vez en Sanlúcar, pero todos los efectivos navales, con mayor o menor gravedad, sufrieron los embates del mar, y requirieron nuevos gastos adicionales, que fueron anotados en el libro de la armada por el alguacil de la Casa con la siguiente fórmula: "Dio por cuenta Lorenzo Pinelo que pagó en Sanlúcar de Barrameda ... de las costas hechas en la dicha carabela *después que volvió la dicha flota...*"[131] .

La cuidadosa fiscalización llevada a cabo por los oficiales de la Contratación en el libro de cuentas de la Armada, en donde figuran desglosados todos y cada uno de los barcos de la expedición, haciéndose constar las vicisitudes de su adquisición, habilitación y dotación marinera nos ha permitido un acercamiento mucho más ajustado a la realidad de los efectivos implicados en la empresa y del coste de la misma, tal y como a continuación iremos detallando. En base a la información contenida en esta misma fuente procedimos a elaborar el cuadro adjunto en donde se anotan todos y cada uno de los barcos de "Su Alteza" adquiridos para la expedición de Castilla del Oro, así como aquellos que indirectamente estuvieron implicados en la misma.

---

129 AGI, Contratación, 3253, folº 14 vto. y 20 vto, 35, 54 y ss.

130 *Los Pinzones*, tomo II, pág. 598.- Véase Fernández de Oviedo, *Historia General*, tomo III, pág. 223.

131 AGI, Contratación, 3253; véanse, por ejemplo, fols. 47, 59 vto. y 88.

ÍNDICE

CUADRO Nº 7
LA COMPRA DE LAS EMBARCACIONES

TIPO	NOMBRE	PROPIETARIO	LUGAR Y FECHA DE ADQUISICIÓN	MAESTRE	PRECIO (en mrds.)	COSTE TOTAL[132]
Nao Guecha	*Santa Mª de la Rábida*	Diego Ruiz Prieto[133]	Palos de la Frontera (Huelva), 22, julio, 1513	Miguel de Ayzpee, vº de Sanlúcar de Bda.	108.750	408.490
Carabela latina	*La Mina*	Rodrigo de Ojeda y Francisco Afilado	Puerto de Sta. María (Cádiz), 23, julio, 1513	Francisco de Cea	60.000	184.461
Carabela latina	*Santa Catalina*	Juan de Burgos, vº del Puerto de Sta. María	Puerto de Sta. Mª (Cádiz), 29, julio, 1513	Alonso Quintero, vº de Huelva	75.000	229.617
Galeón	*Santa María de la Victoria(I)*	Diego de Vera	Cádiz, 2, agosto, 1513	Juan de Miño "el viejo", vº de Cádiz	133.125	376.374,5
Carabela latina	*La Concepción (I)*	Juan de Herrera, vº de Huelva	Huelva, 6, agosto, 1513	Cristóbal Lobato, vº de Palos	84.000	256.150,5
Carabela latina	*La Concepción (II)*	Pedro López, vº de Lagos (Portugal)	Portugal, 17, agosto, 1513	Juan de Miño, "el mozo", vº de Cádiz	138.160	355.210
Carabela latina	*La Rosa de Ntra. Señora*	Diego Quintero de la Rosa, vº de Palos	Palos de la Fra. (Huelva), 19, agosto, 1513	Gonzalo Rodríguez, vº de Moguer	85.550	183.008,5

---

[132] El coste total de cada embarcación, tal y como fue registrado en los libros de cuentas, incluía el precio de la embarcación, los gastos de carenas, los sueldos y manutención de los tripulantes y los gastos de las reparaciones de última hora a consecuencia del temporal que se desató frente a la barra de Sanlúcar cuando la flota zarpó por primera vez.

[133] "E sus consortes e vecinos de la villa de Palos".

Nao	*Santa Mª de la Victoria (II)*	Rodrigo de Alburquerque y Cristóbal Guillén, vecinos de la Concepción (La Española)	Huelva, septiembre, 1513	Francisco González, vº de Palos de la Fra.	112.500	357.140,5
Carabela redonda	*Santa Mª de la Antigua*	Bartolomé Rodríguez Negrete y Francisco Escobar[134]	..., 2, noviembre,1513	Bartolomé Rodríguez Negrete	64.000	239.434,5
Carabela latina	*Sancti Spíritus*	Pedro Díaz Ruano, vº de Tavira (Portugal) y Miguel Fonte, vº de Cádiz	...,14, noviembre, 1513	Rodrigo Yáñez, vº de Palos de la Fra.	101.748	221.218
Carabela redonda	*Santiago*	Juan Rodríguez y Duarte Leche, vecinos de Bayona	Sevilla,noviembre, 1513	Guillén de Medina, vº de Triana	114.000	309.848
Carabela redonda	*Santa Mª de Gracia*	Antonio Sánchez, vº de Triana	Sevilla,17,diciembre, 1513	Juan de Elorriaga, vº de Guipúzcoa	100.750	181.730
Nao	*San Antón*	Diego de Padilla, vº de Triana y Gil Romero, vº de Palos	Sevilla, 31, enero, 1514	Martín de Landacaranda, vº de Azcoitia	247.500	472.309,5
Carabela	*Santa Mª de La Merced*	Alonso de Dios y Fernando Viejo, vº de Murgados (El Ferrol)	....	Pedro de Ledesma, vº de Ledesma	145.825	140.637

134 Maestre y carpintero de ribera, respectivamente.

EMBARCACIONES QUE ACOMPAÑABAN A LA ARMADA

TIPO	NOMBRE	PROPIETARIO	LUGAR Y FECHA DE ADQUISICION	MAESTRE	PRECIO (en mrds.)
Burcho	....	Pedrarias Dávila	....	....	33.514
Carabela	....	Juan López, bizcochero, vº de Triana y Martín Fdez. de Enciso	(fletada por la Corona)	Juan López, vº de Triana	
Nao[135]	*San Cristóbal*	Alonso Hdez. herbero, vº de Palos de la Fra. y Francisco Calvo, piloto, vº de Triana	(fletada por la Corona)	Alonso Hdez., vºde Palos de la Fra.	
Bergantines (6)	....	....	....	....	129.036
Barcos de pesca (8)	....	....	....	....	48.000
Nao[136]	....	Alonso Gutiérrez, vº de Palos de la Fra.	(gestionada privadamente)	Alonso Gutiérrez, vº de Palos de la Fra.	
Carabela	....	Martín Núñez, vº de Palos de la Fra.	(fletada por la Corona)	Martín Núñez, vº de Palos de la Fra.	
Nao	*Santa María*	Juan de Camargo, vº de Palos de la Fra.	(fletada por la Corona)	Juan de Camargo, vº de Palos de la Fra.	

135 En distintos pasajes del libro de la armada se la reconoce a veces por nao y otras por carabela.

136 *Ibídem.*

ÍNDICE

EMBARCACIONES QUE ZARPARON POSTERIORMENTE

Carabela	*Santa María de la Consolación*	Alonso Prieto y Fernán Pérez (vº de Palos)	Pto. de Santa María, 11, agosto,1514	Andrés Niño, vº de Moguer	154.500	366.136
Carabela latina	*San Clemente*	Rodrigo Narváez y Juan Alonso (vº de Lezanos -Portugal-)	Pto. de Santa María, 17, agosto, 1514	Bartolomé de Mafra, vº de Palos de la Fra.	80.625	297.945

Nao Santa María de la Rábida

Esta ya gastada embarcación, de ciento treinta toneles de porte, fue comprada el 22 de julio de 1513 en Palos de la Frontera a Diego Ruiz Prieto "e sus consortes e vecinos de la villa de Palos" por el precio de 108.750 maravedís, "con los materiales, velas e otros aparejos viejos que la dicha nao tenía" y días más tarde transportada, no con pocas dificultades, hasta el puerto sevillano de las Muelas. Su maestre era Juan Cansino, pero unos meses más tarde fue sustituido por Miguel de Ayzpee. Cuando se produjo el relevo entre ambos maestre -el 9 de enero de 1514- el primero manifestó que habían trabajado en la carena de la nao, desde el 23 de septiembre en que dieron comienzo las labores, nada menos que 19 maestros calafates ayudados por 14 mozos y 9 maestros carpinteros más 4 ayudantes, es decir, 46 operarios en total, y los trabajos aún no había finalizado.

La nave fue carenada y calafateada convenientemente. Se repararon los castillos, la quilla, y los pañoles; el puente fue reforzado con tablas nuevas de madera de pino, en parte traída expresamente desde Utrera y en parte suministrada por las Atarazanas del rey, de los materiales que aún quedaban tras la abortada expedición de Juan Díaz de Solís. Un cordonero de Sevilla, de nombre Pedro García, suministró jarcia nueva para el barco, que fue luego convenientemente alquitranada; también se compraron cinco lonas nuevas para las velas y otros muchos y diversos materiales. El recuento de los gastos requeridos por la guecha se anotó al final de este asiento :"Así que monta el costo de la dicha nao e aparejos con el sueldo e mantenimiento de la gente de mar que va en ella, según de suso se contiene, cuatrocientos e ocho mil e cuatrocientos e noventa maravedís"[137] .

Carabela latina La Mina

En el mes de julio Juan Martínez de Ybaiñeta fue enviado a Cádiz, como representante de los oficiales de la Casa de la Contratación, para reclutar algunas embarcaciones al servicio de la armada. Y precisamente en el Puerto de Santa María, cierra la compra de una carabela, apodada "La Mina", que era propiedad de Rodrigo de Ojeda y Francisco Afilado y tenía por maestre a Francisco de Cea. La operación fue realizada ante notario público el 23 de julio de 1513 por 60.000 maravedís[138] . Martínez de Ybaiñeta cobró una comisión de 1.000 maravedís por sus esfuerzos. Al igual que las restantes embarcaciones, esta carabela fue conducida hasta Sevilla y una vez allí sometida a diversas labores de reparación por los artesanos del puerto (escotilla, puente, arboladura, velamen, etc). El gasto total de la embarcación ya aparejada y dotada de tripulación ascendió finalmente a 184.461 maravedís.

---

137 AGI, Contratación, 3253, fols. 1-10.

138 *Ibídem*, folº 39 vto.

ÍNDICE

Carabela latina Santa Catalina

Fue comprada en la villa gaditana del Puerto de Santa María el 29 de julio de 1513 por Pedro de Arazuri y Juan Martínez de Ybaiñeta a Juan de Burgos, vecino de la citada localidad. Fue tasada en 75.000 maravedís "con sus mástiles y jarcia e aparejos e batel en la dicha venta contenida". Pero su coste aumentó en 2.625 maravedís más por traer la embarcación desde el citado puerto hasta Sevilla, además de otros 1.000 maravedís que se pagaron al citado Juan Martínez de Ybaiñeta por haber actuado de intermediario en la compra y dos reales por gastos de escribano[139]. En 3 de septiembre los carpinteros de ribera comenzaron a trabajar en esta carabela empleando para su labor madera de pino que fue traída desde Utrera, siendo reemplazados un mes más tarde por los oficiales calafates y sus ayudantes. La operación más destacada de cuantas se realizaron en el navío fue el emplomamiento de la obra viva. En las cuentas de la armada consta que se entregaron para el forro del casco a Ruy Díaz, lapidario, 35 quintales de plomo, que costaron 15.400 maravedís, de las que se hicieron 191 planchas de plomo. En total toda la labor de carenado y emplomamiento, así como el sueldo y manutención de la gente de mar, que fue reclutada para la carabela, ascendió a 229.617 maravedís.

Galeón Santa María de la Victoria (I)

Uno de los mayores barcos de la armada, un robusto galeón, nombrado *Santa Mª de la Victoria,* fue adquirido en el puerto de Cádiz el 2 de agosto de 1513. Su propietario era un capitán de artillería, de nombre Diego de Vera, quien estuvo representado en esta ocasión por su apoderado, el vecino gaditano Cristóbal de las Cañas. En la operación de compra venta realizada ante el escribano público, Francisco de Mayorga, intervino, además, como representante de los oficiales de la Casa, Juan Martínez de Ybaiñeta, a quien ya vimos que también diligenció las compras de la *Mina* y de la *Santa Catalina* realizadas ambas en el Puerto de Santa María, unos días atrás. El galeón, del cual era maestre Juan de Miño "el viejo", fue tasado "con todos sus árboles, entenas y jarcia y batel" en 355 ducados de oro[140]. Pero este precio inicial se incrementó con numerosos gastos adicionales derivados en gran medida de la negociación y traslado del barco. Así consta que se pagó al citado maestre 375 maravedís "por seis remos e un quintal de bizcocho que entregó en el dicho galeón para el batel"; a Bernardino del Castillo, 3.328 maravedís por la alcabala de la citada compra; al escribano, otros 375 maravedís; a Juan Martínez de Ybaiñeta "por el trabajo y defensa que en la negociación de la compra del dicho galeón puso, mil e doscientos maravedís"; y finalmente por el sueldo y alimentación de los tripulantes, que condujeron el barco hasta Sevilla,

---

[139] *Ibídem*, folº 17 vto.

[140] *Ibídem*, folº 31 vto.

ÍNDICE

otros 6.422,5 maravedís. De manera que el coste real del citado galeón, hasta ponerlo en Sevilla, supuso una inversión de 144.825,5 maravedís

Una vez en el Puerto de las Muelas, el galeón fue objeto de diversas reparaciones. Carpinteros de ribera y calafates trabajaron en los costados, en el trinquete, en la entena, en el alcázar y "en el alargar la tolda hasta la frisada"; se reparó la arboladura; se compraron jarcia y velas nuevas, así como un importante cargamento de madera de pino de Utrera, además de pez, brea, aceite, y alquitrán para las labores de carpintería y calafateado. Los costes finales del galeón *Santa María de la Victoria* hasta que estuvo listo para zarpar por segunda y definitiva vez ascendieron a 376.374,5 maravedís.

Carabela latina La Concepción (I)

Fue adquirida en Huelva el 6 de agosto de 1513 a Juan de Herrera, vecino del citado lugar, por 84.000 maravedís "con los masteles y velas e otros aparejos latinos viejos que la dicha carabela tenía", pero hacerla navegar desde el río de Saltés hasta el puerto de las Muelas aumentó su precio en otros 2.953 maravedís más. En la compra intervinieron dos paleños: Alonso Gutiérrez y Diego Bermúdez[141] . Las labores de carpintería afectaron a diversos puntos de la estructura del casco: "en deshacer los durmientes"; "en hacer los mascarones y escotillas y escopetar la cubierta"; "en hacer los talabordones y barrotes"; "en echar los forcaces a popa y a proa"; "en hacer los pañoles del bizcocho", y otras operaciones que se especifican más adelante con detalle. La carabela presentaba el mástil mayor muy deteriorado, de manera que se creyó conveniente aprovechar su madera para el trinquete de avante y se compró un nuevo mástil "que se tomó de la carabela de Juan Bernal de Estimiga, que está en el Tagarete"[142] . Además, un vecino de Valencia, llamado Miguel Aparicio, suministró para la citada carabela un ancla nueva, mientras que el carpintero, Francisco de Escobar, proporcionó una barca "de ocho goas prieta puesta en el agua", por once ducados.

Las velas triangulares de La Concepción fueron reemplazadas por otras cuadradas quedando de este modo convertida en una flamante carabela redonda. Hubo necesidad, por tanto de comprar once lonas y media nuevas, "las dos y media para un papahígo y boneta del trinquete y las nueve para un papahígo y tres bonetas de la vela mayor y para una cebadera".

Consta que esta carabela sufrió también grandes daños con el temporal, de manera que por segunda vez tuvo que ser carenada en Sanlúcar y no debía gobernar bien porque se le

141 *Ibidem*, fol° 10 vto.

142 *Ibídem*, fol° 13 vto.

ÍNDICE

reemplazó la caña del timón. El alguacil Lorenzo Pinelo anotó haber gastado por este concepto 1.030 maravedís[143] lo que incrementó su coste final a 256.150,5 maravedís.

Carabela La Concepción (II)

Después de muchos trámites y no pocos impedimentos, esta fue la única carabela que Pinzón pudo conseguir en Portugal. Los oficiales de la Casa quisieron dejar constancia de la intervención del piloto paleño anotándolo en el asiento correspondiente. Dice así:

> *"Compra de la carabela nombrada La Concepción, de la cual es maestre Juan de Miño, el mozo, que compró Vicente Yáñez en Portugal"*
>
> *Comprose la dicha carabela por el dicho Vicente Yáñez de Pedro López, almojarife de Lagos, en diez y siete de agosto de mil e quinientos e trece, puesta en Sanlúcar de Barrameda con sus aparejos y velas usadas, por ciento y treinta e ocho mil e ciento e sesenta maravedís.*
>
> *Pagaronse al dicho Vicente Yáñez por su trabajo e costas que hizo en ir a Portugal a comprar la dicha carabela y volver a esta ciudad y tornar de aquí a Sanlúcar por la dicha carabela, cuatro mil e setecientos y veinte maravedís.*
>
> *Que se hicieron de costa en traer la dicha carabela desde Sanlúcar de Barrameda al puerto de las Muelas de esta ciudad, dos mil e seiscientos e setenta maravedís"*[144].

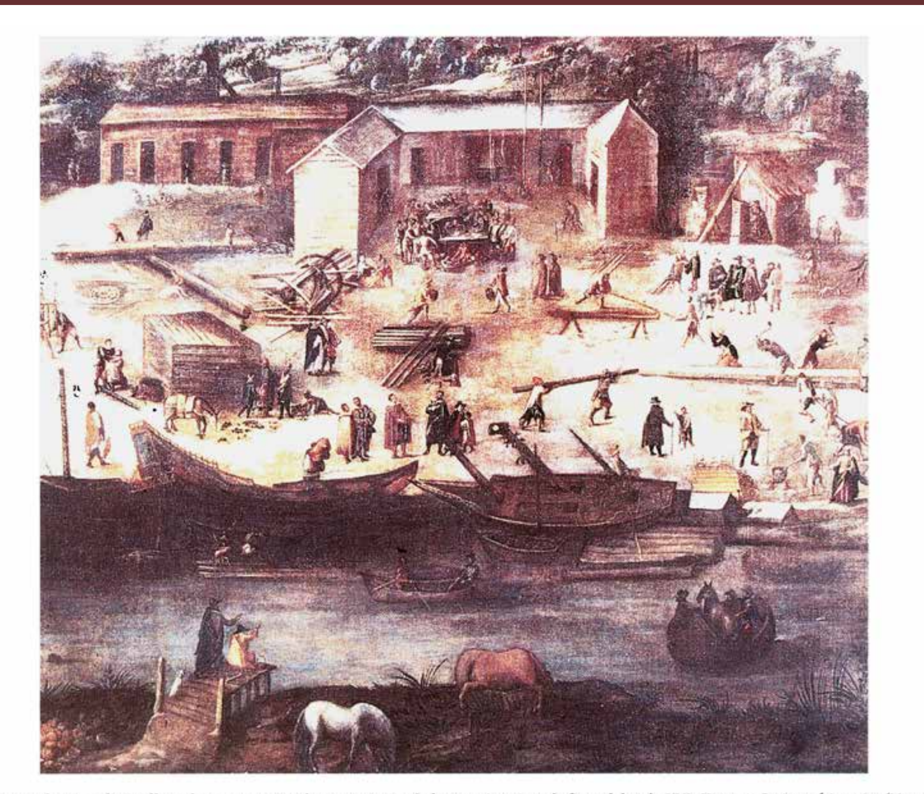
Como vemos, Vicente Yáñez Pinzón compró la carabela portuguesa, *La Concepción*, en Lagos el 17 de agosto de 1513 al almojarife, Pedro López, por 138.160 maravedís. En el precio iba incluido los gastos de su traslado desde Portugal hasta Sanlúcar, y hasta el puerto gaditano se dirigió Vicente Yáñez para hacerse cargo de la embarcación, una vez que regresó de su viaje a Portugal y permaneció unos días en Sevilla informando a los oficiales de la Casa de las circunstancias de la compra y quizás también de la dificultades habidas durante su estancia en el país vecino para hacerse con más embarcaciones. Por su actuación como intermediario y por los gastos del viaje el piloto cobró 4.724 maravedís. A estos gastos se añadieron otros 2.670 maravedís por lo que costó traer la carabela desde Sanlúcar hasta el puerto de las Muelas,-a finales de septiembre ya estaba en Sevilla- con lo que el precio inicial de la compra ascendió finalmente a 145.554 maravedís.

En las cuentas de la armada se recogen además otros datos curiosos sobre la participación del famoso piloto de Palos. Así se anota una insignificante partida de un real que Vicente Yáñez dio a unos hombres (en el puerto de Sevilla) porque le ayudaron a amarrar la

143 *Ibidem*, folº 14 vto.

144 *Ibidem*, folº 73.

ÍNDICE



Escena cotidiana en el puerto de Sevilla en la que se aprecia la construcción de barcos. Anónimo de fines del siglo XVI. *Hispanic Society of America* (Nueva York).

ÍNDICE

nao capitana. Y en otro párrafo se nos dice que Pinzón dejó a continuación a Juanes de Fuenterrabía como guarda del barco hasta que éste fue confiado al que habría de ser su maestre, el gaditano Juan de Miño, "el mozo"[145].

La nave disponía de velas y aparejos muy gastados de manera que se necesitaron ocho lonas nuevas para mejorar su aspecto y jarcia en cantidad; los bordos y talabordones fueron elevados de altura; se reparó y habilitó la privilegiada cámara destinada a Pedrarias, entre otras diversas labores, incluidas las del calafateado. Cuando la carabela fue puesta en Sanlúcar lista para zarpar, bien aparejada y tripulada, los oficiales de la Casa contabilizaron un gasto total de 355.210 maravedís.

Su ascendencia portuguesa y sus cualidades marineras no fueron garantía suficiente para una buena travesía. Antes, por el contrario, *la Concepción* realizó un viaje desafortunado y lleno de contratiempos. Cuando arribó a la Gomera había perdido el timón y tuvo que ser reparada[146]. Más tarde, frente al puerto de Cartagena de Indias, se desató una tormenta que afectaría muy seriamente a la capitana de tal manera que cuando consiguió llegar al Darién lo hizo sola, vacía y cuatro días más tarde que el resto de la armada. Así lo asegura el cronista Anglería: "Dejaron atrás la nave mayor, que era la capitana, por estropeada e inservible, para que poco a poco les siguiera cuando el mar estuviera tranquilo. El veintiuno de junio arribó la armada al Darién; cuatro días después llevaron la nave capitana, pero vacía"[147].

Sin embargo, todo hace pensar que una vez en el Darién hubo tiempo de repararla y medios suficientes para que pudiera realizar el viaje de regreso con las suficientes garantías. El paleño, Pedro Ruiz de la Monja, posiblemente se mostraría satisfecho de encontrarse al frente de *La Concepción* cuando un 15 de diciembre de 1514, después de tanto sinsabores, la capitana hacía su entrada en el puerto de Sevilla[148].

---

145 *Ibídem*, folº 148.

146 Cuando la armada tuvo que guarecerse en el puerto de Sanlúcar a causa del temporal, el timón de esta carabela se había visto seriamente afectado y tuvo que ser reparado con urgencia. Así se deduce de la siguiente partida en la que se anotan éste entre otros desperfectos: "Dio en cuenta Lorenzo Pinelo que pagó en Sanlúcar de Barrameda, después que volvió la flota, al maestre Juan de Miño, el mozo,... dos cinchos para la caña del timón con un perno, ciento e ochenta e siete maravedís y de ciento e cincuenta clavos para ello, treinta e cuatro maravedís..." *Ibídem*, folº 75 vto.

147 *Décadas*, pág. 209. Oviedo, mejor informado que Anglería, data en 30 de junio la llegada de la flota.

148 "Relación del sueldo que se pagó... al maestre y marineros e grumetes y pajes que vinieron desde Castilla del Oro en la carabela capitana de Su Alteza, que ha nombre Santa María de la Concepción, de que era maestre Juan de Miño, "el mozo", vecino de Cádiz, que entraron en el río de esta ciudad en quince de diciembre de mil e quinientos e catorce, es en la forma siguiente..."AGI, Contratación, 3253, folº 171 vto.

Carabela latina La Rosa de Nuestra Señora

Esta carabela de la flota onubense, propiedad de un vecino de la villa de Palos, llamado Diego Quintero de la Rosa, fue comprada el 19 de agosto de 1513 por un precio inicial de 80.932 maravedís en el que se incluyeron los gastos de traslado desde Huelva hasta el puerto de Sevilla: "que juró que le costó la dicha carabela con sus aparejos hasta la poner al muelle de esta ciudad"; a esta cantidad hubo que añadir 4.068 maravedís que se abonó a Diego Quintero "por lo que él y dos hijos suyos han trabajado en aderezar la dicha carabela, desde que la compraron hasta que la entregaron", en total 85.000 maravedís, más 550 maravedís de alcabala[149].

Una semana más tarde fue puesta a disposición de calafates y carpinteros de ribera, quienes procedieron a realizar diversas reparaciones para adecuar la embarcación a las necesidades de un viaje oceánico. Sin duda lo más destacado, entre las múltiple labores a las que fue sometida, fue su transformación de latina en redonda. La razón de este cambio se explica en uno de los pagos efectuados a su maestre, Gonzalo Rodríguez. Dice así: "Que pagó al dicho maestre por costa que dio haber hecho en hacer de la dicha carabela latina, redonda, porque no gobernaba siendo latina para ir segura, mil y doscientos trece maravedís"[150]. Por tanto, se compraron velas nuevas: tres para un trinquete redondo y una boneta y otras tres para la mesana; También un ancla, una entena y nuevos aparejos. En esta carabela se invirtió entre reparaciones y dotación marinera un total de 183.008,5 maravedís.

Nao Santa María de la Victoria (II)

Fue adquirida "con sus aparejos usados y el mástil mayor quebrado" a su maestre Francisco González, como apoderado de Rodrigo de Alburquerque y Cristóbal Guillén, vecinos de Villanueva de la Concepción de la isla Española, por 300 ducados de oro. Se abonaron además al citado maestre otros 10 ducados para que se comprase un jubón, de manera que su coste ascendió en total a 116.250 maravedís. La operación de compra venta tuvo lugar en los últimos días de septiembre 1513[151].

La *Santa María de la Victoria* debía encontrarse en muy malas condiciones para navegar, ya que tuvo que entrar en monte en el mismo puerto de Saltés el 26 de septiembre y allí

---

149 La escritura de compra venta fue registrada ante el escribano de Sevilla, Mateo de la Cuadra, en la fecha citada. El piloto real, Andrés de San Martín, actuó en representación de los oficiales de la Casa. APS, 10.

150 AGI, Contratación, 3253, folº 70 vto.

151 *Ibídem*, folº 23 vto.- Consta que el 29 de septiembre la citada nao "entró en monte en el río de Saltés". La carta de compra venta no fue registrada ante el notario de Sevilla, Mateo de la Cuadra, hasta el 27 de octubre. Véase: *CAPS*, vol. 3 (1932), regº 63.

ÍNDICE

permaneció durante casi un mes para ser habilitada antes de su traslado a Sevilla[152]. En las labores de calafateo entendieron 10 oficiales y 5 mozos. El coste de esta reparación de urgencia ascendió a 2.147 maravedís, pero los gastos se incrementaron en los días siguientes ya que la embarcación en su viaje hasta Sevilla llevaba a bordo una tripulación de once marineros, a los cuales se abonó el salario y alimentación concerniente a los veintitrés días que duró su contrato[153]. En total se libraron por este concepto 8.228 maravedís, más otros 340 maravedís que cobró el piloto "que sacó de la barra de Saltés la dicha nao".

Los libros de cuentas nos dicen que la nao entró de nuevo en monte el 29 de octubre, esta vez en el puerto sevillano de las Muelas, en donde sin pérdida de tiempo se empleó a una nutrida representación de calafates y carpinteros de ribera hasta dejarla lista para zarpar. El monto total de los gastos de esta nao fue tasado en 357.140,5 maravedís.

Carabela redonda Santa María de la Antigua

El 2 de noviembre, los oficiales de la Casa compraron esta carabela redonda a Bartolomé Rodríguez Negrete, dueño y maestre de la misma y a Francisco de Escobar, carpintero de ribera y copropietario, por 64.000 maravedís, más dos ducados que se pagaron de alcabala, por lo que su importe total fue de 64.750 maravedís. Aún no había dado tiempo de que el casco, recién salido de los astilleros, fuese adecuadamente arbolado con todos los aparejos necesarios hasta hacerlo marinero, circunstancia que se anota detalladamente en su carta de compraventa detallándose que lo que se adquiere es "solamente el *buco*[154] de la dicha nao, sin aparejos ni mástiles ni otra cosa más de solamente prieta e puesta en el agua, como salió del astillero"[155]. No obstante, puesto que los dueños de la embarcación tenían en su poder numerosos materiales para equiparla (velas, jarcia, palos de la arboladura, ancla, mástil y un largo etcétera en el que se incluían dos banderas reales, un caldero y dos cubos) los oficiales de la Casa consideraron oportuno hacerse con todos ellos por un precio que fue ajustado

---

[152] "Que se gastaron en el mantenimiento de los calafates y marineros que sirvieron en el dicho monte, desde veinte y seis de septiembre hasta diez e ocho de octubre, que la dicha nao vino al puerto de las Muelas de esta ciudad, dos mil e ciento e cuarenta e siete maravedís".AGI, Contratación, 3253, folº 24.

[153] Los oficiales de la Casa anotaron el siguiente asiento entre los gastos de la *Santa María de la Victoria*: "Que se pagaron a diez marineros que sirvieron en la dicha nao desde los dichos veinte e seis de septiembre, que la dicha nao entró a monte, hasta los dichos diez y ocho de octubre que llegó en el puerto de las Muelas de esta ciudad, que son veinte e tres días, a real por día, y más a otro marinero, Juan Esteban, por doce días, doce reales, montan ocho mil e doscientos e veinte e ocho maravedís".*Ibídem*.

[154] arcaísmo de buque: cabida, espacio para contener.

[155] No se especifica a qué astilleros se refiere ni tampoco el lugar de la compra, pero es posible que se trate de Palos de la Frontera. AGI, Contratación, 3253, folº 63.

ÍNDICE

razonablemente entre ambas partes. Es curioso anotar que entre estos gastos adicionales, se incluyen también varias partidas, una de 1.125 maravedís "de costas hechas el día de botar la nao a la mar" y otra más pequeña, de sólo 102 maravedís "que gastó (el maestre) en misas e cura para la salud de la dicha carabela"[156].

Como es fácil suponer en esta, más que en ninguna otra ocasión, las labores de reparación y puesta a punto fueron muy costosas, de tal manera que el precio total del buco hasta su reconversión en una carabela redonda, presta, aparejada y convenientemente tripulada para hacerse a la mar, por segunda vez, ascendió a un total de 239.434,5 maravedís.

Carabela latina Sancti Spíritus

En esta nave tenía previsto embarcar Vicente Yáñez Pinzón para Castilla del Oro antes de que cayese gravemente enfermo. Era una carabela latina que fue comprada por los oficiales de la Casa de la Contratación al portugués Pedro Díaz Ruano, vecino de Tavira, y a Miguel Fonte, vecino de Cádiz, por 101.748 maravedís, más dos ducados de alcabala. Además se pagó al primero de los citados otros dos ducados de oro "por el daño que recibió en el quitar el maestraje de la dicha carabela, e para la costa con que se fuese a su casa"[157]. En las cuentas de la armada no se indica el lugar de compra, ni tampoco los gastos derivados de su traslado hasta el puerto de las Muelas, como suele hacerse en los asientos de las restantes embarcaciones, de lo cual se deduce la posibilidad de que la citada carabela, también conocida en otros pasajes de los documentos por *"la portuguesa"*[158], pudiera muy bien estar surta en el puerto sevillano cuando fue adquirida para la flota o bien pudiera ser ésta la segunda embarcación conseguida por Pinzón en su viaje a Portugal, lo cual no parece probable porque en ese caso la comisión del marino y su participación en la compra habría quedado registrada como vimos que ocurrió con *La Concepción (I)*.

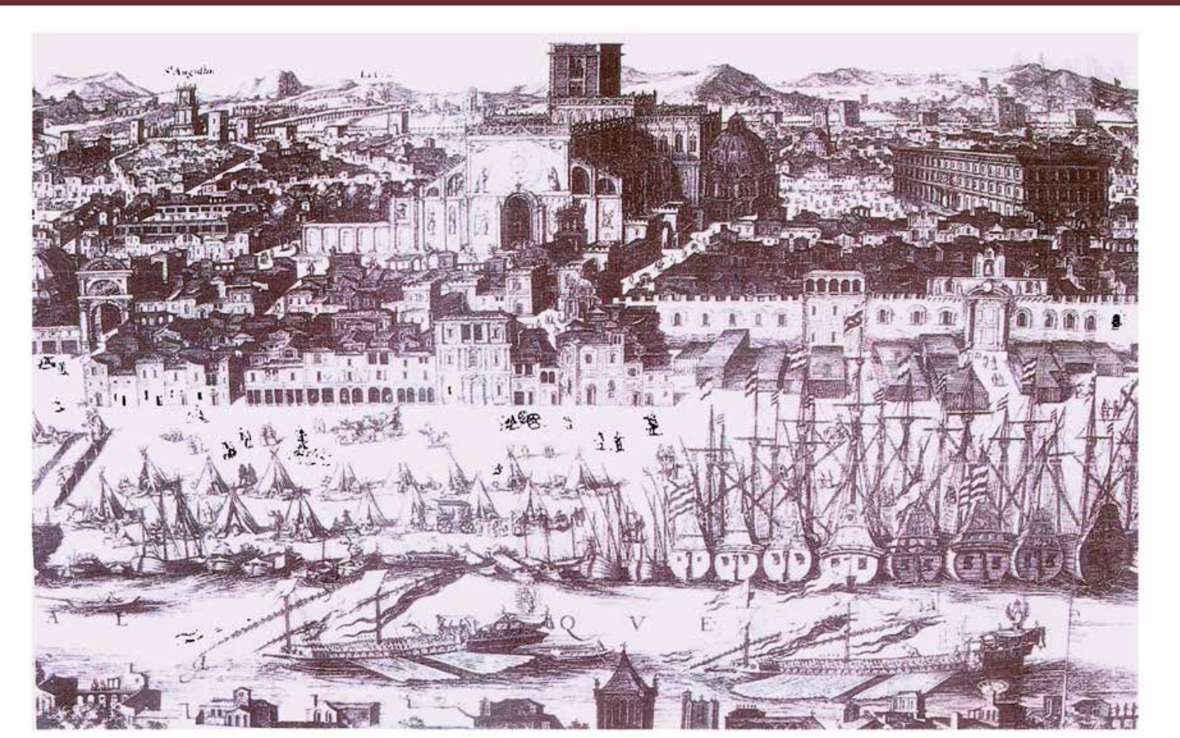
Consta que al igual que sus otras compañeras de viaje también la carabela portuguesa tuvo que entrar en monte en los astilleros sevillanos siendo objeto de diversas mejoras. Los trabajos afectaron a distintas partes del casco y del velamen. Se alzaron los talabordones con nueve tablas grandes de madera de pino de Utrera y se reparó su alcázar. Se reemplazaron aquellas jarcias y poleas que estaban deterioradas por otras nuevas. Y se adquirieron ocho lonas nuevas, dos para la vela del trinquete y seis para el artimón.

---

156 *Ibídem*, folº 63 vto.

157 *Ibídem*, folº 44 vto.

158 *Ibídem*, folº 149 vto.



El incremento del comercio con las Indias desbordó desde muy temprano la capacidad del puerto sevillano de las Muelas en donde las embarcaciones, cada vez de mayor porte, se veían obligadas a fondear muy cerca unas de otras. En un primer plano, se observan algunas galeras utilizadas con frecuencia para ayudar a los navíos que tenían dificultades, bien por su tamaño, bien por otra circunstancia, para remontar por sí solos el curso del río. Detalle de un grabado holandés, anónimo, de 1617.

ÍNDICE

La *Sancti Spíritus* sufrió graves daños con la tormenta cuando la flota zarpó por primera vez, de manera que las reparaciones en la villa gaditana fueron numerosas. La carabela tuvo que entrar en monte en Sanlúcar para que los calafates achicaran el agua que se había introducido en el barco durante el temporal. El fuerte vendaval había quebrado uno de los mástiles. Hubo de comprarse uno nuevo a un ciudadano flamenco, avecindado en Sanlúcar "que se hubo de adelgazar porque era grande"por siete carpinteros que trabajaron en ello. Otro mástil quedó inutilizado el mismo día en que la armada zarpaba por segunda vez de Sanlúcar: "Que se pagaron a Rodrigo Lorenzo, barquero, por otro mástil que se había tomado primero y se quebró el día que salió la carabela para hacer su viaje la segunda vez, cuatro ducados de oro"[159] . Cuando la "portuguesa" puso rumbo -esta vez definitivamente- hacia las Canarias, los oficiales de la Casa manifestaron haber gastado en la misma un total de 221.218 maravedís.

Carabela redonda Santiago

Esta carabela redonda fue comprada "con sus aparejos viejos" en el mismo puerto de las Muelas a Duarte Leche y a Juan Rodríguez, su suegro, ambos vecinos de Bayona, en el mes de noviembre de 1513 por 300 ducados de oro, más otros 4 ducados de alcabala[160] . El 19 del citado mes diversos carpinteros comenzaron a reparar el castillo y la tolda. Se compraron de Cristóbal Márquez casi un centenar de tablas de pino que fueron acarreadas desde Utrera a Sevilla, así como ocho lonas nuevas para el velamen de la embarcación que costaron algo más de 10.000 maravedís y meses más tarde, cuando la flota llegó a Sanlúcar, "una lona para un trinquete de gavia". La arboladura necesitó también de importantes arreglos: un nuevo mástil, "para lo alto del mástil mayor de la dicha carabela" y otras piezas importantes como "cuatro mastareos para el árbol de la mesana y del trinquete y entena mayor y entena del trinquete", así como poleas, pestañas, roldanas, bigotas, motones y otros aparejos de jarcia que fueron suministrados para la embarcación por Ojeda, nuestro tornero de la sevillana Puerta de la Mar.

Ya en los preparativos de última hora, cuando la flota se encontraba fondeada en Sanlúcar esperando la orden de partir, se pensó en la conveniencia de conseguir un ancla nueva, que fue adquirida a un vecino de este puerto, llamado Juan de Sanlúcar, por cerca de dos mil maravedís, así como en reforzar el velamen con una lona nueva para el trinquete de gavia. También en Sanlúcar se ultimaron otras compras tales como seis docenas de agujas, doscientos clavos estoperoles y otras menudencias. Finalmente los oficiales de la Casa asen-

---

159 *Ibídem*, folº 47.

160 La escritura de compra venta se formalizó en Sevilla ante el escribano Mateo de la Cuadra el 5 de noviembre de 1513. APS, 10.

taron en el libro de la armada haber empleado en la *Santiago* nada menos que 309.848 maravedís.

Carabela redonda Santa María de Gracia

Al igual que la anterior, era esta una carabela redonda que fue comprada en Sevilla el 17 de diciembre de 1513 por los oficiales de la Casa a Antonio Sánchez, vecino de Triana, "con sus árboles, y entenas y jarcia e velas e batel e otras cosas en el inventario que de ellas se hizo contenidas" por un precio inicial de 100.000 maravedís, más dos ducados de oro de alcabala[161] . Pocos días más tarde la carabela entró en monte y fue confiada a calafates y carpinteros de ribera para su carena y habilitación. Los carpinteros trabajaron en la cubierta y en los costados; repararon la chimenea, el castillo y otras piezas. Se compró jarcia nueva, que luego fue alquitranada por los calafates, así como poleas, bigotas, motones y roldanas para la misma, e incluso tres lonas nuevas de repuesto, por si hubiera necesidad de sustituir durante el viaje la velas usadas del barco.

En medio de la tormenta, que se desató nada más zarpar la flota desde Sanlúcar, la *Santa María de Gracia* fue embestida a popa por otro de los barcos de la armada que iba en su seguimiento: la nao *Santa María de la Victoria*, sufriendo graves destrozos en el casco, en la arboladura y en el velamen que hubieron de ser reparados urgentemente. Las cuentas de la armada dicen que Lorenzo Pinelo pagó allí por este concepto 1.038 maravedís, de manera que los gastos totales de esta carabela se incrementaron en 181.730 maravedís.

Nao San Antón

Una de las ultimas adquisiciones tuvo lugar a comienzos de 1514. Los deseos del rey Fernando eran ver partir la flota antes de que entrara el invierno y puso todo su empeño en conseguirlo. Pero el invierno se echó encima y todavía quedaban importantes asuntos pendientes. El 31 de enero de 1514 los enviados de la Casa de la Contratación - los cómitres Bartolomé Díaz y Diego Rodríguez y el comerciante sevillano Luis Fernández de Alfaro- adquirieron la nao, *San Antón*, cuya propiedad era compartida por un vecino de Triana, llamado Diego de Padilla, y por un paleño, de nombre Gil Romero, "sin árbol mayor y los aparejos viejos que la dicha nao tenía" por 610 ducados de oro. Se pagaron además otros 50 ducados "por un mástil nuevo que con la dicha nao los sobredichos dieron"[162] , de manera que al final la embarcación costó 247.500 maravedís.

---

161 AGI, Contratación, 3253, folº 50 y ss.

162 *Ibídem*, folº 79 y ss.

ÍNDICE

Los trabajos de carena fueron realizados en los astilleros del pueblo aledaño de San Juan de Aznalfarache. Consta que dos barcas[163] sacaron de monte la embarcación "porque sin ayuda no podía salir a aquellas aguas". Colaboraron en esta operación algunos marineros que fueron reclutados de entre las tripulaciones de la *Santa María de la Rábida*, la *Santa María de la Victoria* y la *Santa María de la Merced*. Los oficiales de la Casa gastaron 6 reales en darles de comer aquel día de trabajo extra.

Como sus otras hermanas, también la *San Antón* fue objeto de numerosas reparaciones en las que se utilizó profusamente madera de pino de Utrera, tanto para reparar el castillo de avante, como para los pañoles del pan y otras diversas obras de menor envergadura. Se compraron, además trece lonas para hacer velas nuevas aunque no se desaprovecharon las que ya tenía el barco, incluido un papahígo de la vela mayor perteneciente a la carabela *Nuestra Señora de la Antigua*. El barco necesitaba un ancla nueva pero, por fortuna, en los almacenes de la Casa se disponían de algunos suministros, tales como cuatro anclas y una de ellas fue entregada a esta carabela que fue convenientemente enjarciada, aparejada y calafateada como las restantes. Cuando la nave enfiló hacia las Canarias las arcas reales habían invertido en ella la importante suma de 472.309,5 maravedís.

Por uno de los asientos de los libros de cuentas de la armada, sabemos que la San Antón no regresó a España con el resto de la flota. En el tornaviaje esta nao sufrió una seria avería y quedó atracada en el puerto de Jagua, en la isla de Cuba -según se dice- "por no poder navegar a la justicia del dicho lugar"[164] .

Carabela Santa María de la Merced[165]

Entre todas las compras hasta aquí referidas la de la *Santa María de la Merced* presenta una peculiaridad que merece ser reseñada. Esta carabela había sido adquirida dos años atrás (1512) por el capitán portugués y piloto mayor, Juan Díaz de Solís, para su viaje a la Especiería (Extremo Oriente). Dado que la expedición fue suspendida en septiembre de ese año, se ordenó a Solís que devolviera a la Casa de la Contratación todo lo adquirido por éste para el viaje incluyendo, claro está, la carabela *Santa María de la Merced*, de "sesenta toneles

---

163 En los libros de cuentas se anota una partida de 6 ducados por los siguientes conceptos: "Pagaronse a Juan de Torres, vecino de Triana, por una barca de Córdoba suya, que se le tomó para sacar la dicha nao de monte...(y) A Juan Márquez, yesero, por otra barca que para lo susodicho se le tomó el dicho día..." *Ibídem*.

164 "Relación del sueldo que se pagó a la gente de la carabela de Su Alteza, nombrada San Antón que se compró de Gil Romero para Castilla del Oro..." *Ibídem*, folº 175 vto.

165 *Ibídem*, folº 85 vto. y ss.

de porte" que el portugués había comprado hacía unos meses por 145.825 maravedís, a Alonso de Dios y Fernando Viejo, vecinos de Murgados, en el Ferrol[166].

Por aquellos días el rey planeaba ya una nueva expedición que tendría por destino la Tierra Firme, y consideró -con bastante juicio- que todos los pertrechos que Solís había entregado a la Casa podían ser convenientemente aprovechados en esta nueva ocasión. Su decisión fue comunicada a los oficiales de la Casa en los términos siguientes:

> *"El Rey. Nuestros oficiales de la Casa de la Contratación de las Indias que residís en Sevilla: Ya sabéis el asiento que estaba tomado con Juan Díaz de Solís para el viaje que había de hacer en ir a descubrir, y porque al presente yo he mandado suspender el dicho viaje hasta que se comunique con el rey de Portugal, mi hijo, lo que toca a aquella navegación, y lo que el dicho Juan Díaz tenía gastado en aderezar para lo susodicho podrá servir para lo de Tierra Firme en que agora, con ayuda de Nuestro Señor, mando entender, según que brevemente seréis avisado; por ende yo vos mando que veáis todo lo que el dicho Juan Díaz ha comprado e igualado para el dicho viaje, e lo hagáis tomar e recibir e poner a recaudo para lo de Tierra Firme..."*[167].

El 11 de enero de 1513 Solís realizó formalmente la entrega del navío en el puerto sevillano de las Muelas[168] y allí permaneció fondeado durante algunos meses, a la espera de ser incorporado a la flota de Tierra Firme. Se responsabilizó del mismo al piloto de la Casa, Vicente Yáñez Pinzón, quien encargó su custodia, al menos desde el 11 de enero hasta fines de mayo de 1513, al marinero Pedro López, según se desprende de uno de los asientos del libro de la armada[169]. En otro párrafo de la citada fuente queda constancia también de que se tomaron por los carpinteros que repararon la nao "guecha", *Santa María de la Rábida,* "cinco maderos de pinos luengos y nueve tablas grandes de las del Rey que están en las Atarazanas, que Juan Díaz de Solís entregó"[170] y un año más tarde se aprovecharon otras seis docenas de tablas grandes de pino de

---

166 Manzano, *Los Pinzones*, II, pág.549.- Sobre la figura de Díaz de Solís sigue siendo fundamental la obra de J. Toribio Medina: *Juan Díaz de Solís. Estudio histórico. Documentos y bibliografía*. Santiago de Chile, 1897.

167 Real Cédula de 30 de septiembre de 1512. AGI, Indiferente General, 419, libro IV, folº 31 vto. La recoge Juan Manzano: *Los Pinzones*, II, pág. 549.

168 *Ibídem*, pág. 589. Véase: "Relación de las cosas que Juan Díaz de Solís, piloto mayor de Su Alteza, da y entrega, por mandado de los señores jueces y oficiales de Su Alteza de la Casa de la Contratación, a Vicente Yáñez Pinzón, piloto de Su Alteza, con el buco de la carabela nombrada Santa María de la Merced en la forma siguiente. El cual Juan Díaz entregó la dicha carabela en 11 de enero de quinientos e trece..."AGI, Contratación, 3254

169 "Pagaronse a Pedro López, marinero, que tuvo cargo de guardar la carabela de Su Alteza que Juan Díaz de Solís compró y ahora va en este viaje, de que es maestre Pedro de Ledesma, por el sueldo y mantenimiento, desde once de enero de quinientos y trece hasta treinta de mayo del dicho año, que son cuatro meses y veinte días, a razón de dos ducados por mes, tres mil e quinientos maravedís". AGI, Contratación, 3253, folº147 vto.

170 *Ibídem*, folº 4 vto.

ÍNDICE

Utrera, de la misma procedencia, en las labores de carpintería de otro de los navíos de la flota, la carabela emplomada *Santa María de la Consolación*[171] .

Pero volvamos con la *Santa María de la Merced*. El 22 de agosto esta carabela fue confiada a los calafates y carpinteros de ribera de los astilleros de las Muelas para ser carenada y puesta a punto, como se hizo con las restantes embarcaciones. Los oficiales de la Casa anotaron escrupulosamente todos los gastos derivados de estas labores, si bien excusaron los de la compra del citado navío por las razones ya apuntadas[172] .

Sabemos que cuando la Santa María de la Merced zarpó de Sanlúcar y en medio de la tormenta colisionó con la *Santa María de la Rábida*, sufrió grandes desperfectos en su arboladura. Los gastos totales se incrementaron, por tanto, a 140.637 maravedís.

La *Santa María de la Merced* no pudo, por desgracia, realizar el tornaviaje. A escasa distancia del Darién, "entre la Tierra Firme e isla de Cuba" se hundió en el mar ya que su casco había quedado seriamente dañado por la broma. El maestre Pedro de Ledesma y el resto de la tripulación tuvieron tiempo de saltar a la capitana en donde pudieron realizar a salvo el viaje de regreso[173] .

Carabela emplomada Santa María de la Consolación.

En la compra de esta carabela observamos otra peculiaridad. Se trata de la única embarcación de la que existe constancia que fue adquirida "nueva, de primer viaje" de todas las

---

171 "Gastaronse además de la tablazón susodicha en la labor de la dicha carabela, dos docenas e media de tablas grandes de pino, de las que Juan Díaz de Solís compró en Utrera, para el viaje que había de hacer a la demarcación y después cesó... que por servir de Su Alteza y estar pasado en data al tesorero de esta Casa, el valor de todo ello no se carga aquí".

"Gastaronse, además de la tablazón susodicha en la labor de la dicha carabela, tres docenas e media de tablas grandes de pino para dormentes y mesas de guarnición y falcas y otras cosas, de las que Juan Díaz de Solís compró en Utrera para el viaje que había de hacer a la demarcación, y después cesó... que, por ser de Su Alteza y estar pasados en data al tesorero de esta Casa, el valor de todo ello no se carga aquí". *Ibídem*, fols. 182 y 188 vto.

172 "Relación del costo de la carabela de Su Alteza, nombrada Santa María de la Merced, de que es maestre Pedro de Ledesma, la cual se compró para el viaje que Juan Díaz de Solís había de ir y por haber cesado su viaje se tomó la dicha carabela con sus aparejos para la armada de Tierra Firme. El costo de la cual no se cargó acá, por cuanto le está pasado en data al tesorero de esta Casa, en el libro manual de ella, en folio 81, y lo que demás para acabar de aderezarla se ha gastado para el dicho viaje es en la forma siguiente:..." *Ibídem*, folº 85 vto.

173 "Relación del sueldo que se paga, en veinte e nueve de diciembre de mil e quinientos e catorce a Juan de Elorriaga, que venía por maestre de la nao nombrada Santa María de la Merced y a la ida fue por maestre y piloto de ella, Pedro de Ledesma, la cual se anegó en la mar de broma, entre la Tierra Firme e isla de Cuba, e a los marineros e grumetes e pajes que en ella venían, que después pasaron a la sobredicha nao capitana, es en la forma siguiente..." *Ibídem*, folº 173.

ÍNDICE

que llevamos reseñadas. Eran sus dueños Alonso Prieto y Fernán Pérez, ambos vecinos de Palos de la Frontera. La operación de compraventa fue formalizada ante el escribano público de Sevilla, Mateo de la Cuadra, el 11 de agosto de 1514. En ella consta que el cómitre de Su Alteza, Diego Rodríguez, como representante de la Casa de la Contratación, adquiere la carabela mencionada, "de porte de sesenta toneladas, poco más o menos, con los aparejos que tenía contenidos en un inventario, por precio de ciento e cincuenta mil maravedís y más doce ducados que se le dieron para sendos jubones, que son ciento e cincuenta mil e quinientos maravedís"[174].

En el Puerto de Santa María, en donde estaba atracado el navío, Diego Rodríguez abonó además tres ducados de oro, "por los derechos de la compra de la dicha carabela", más otros 4.721,5 maravedís por los gastos de su custodia y conducción hasta Sevilla. El citado cómitre todavía tuvo tiempo durante su estancia en tierras gaditanas para hacerse con algunos pertrechos náuticos, tales como "cuatro mástiles para la dicha carabela, porque los que tenía no eran para servir, de que se hicieron los dos mástiles mayores y un mástil de la contramesana y una entena mayor, que costaron todas cuatro piezas puestas en esta ciudad, once mil e novecientos e ochenta e cinco maravedís e medio", así como una ancla, "además de las tres que la dicha carabela tenía", por importe de siete ducados; cuatro barriles de alquitrán y tres lonas nuevas, que se necesitaban para ensanchar las velas originales[175].

Pese a que se trataba de un navío en muy buen estado, la *Concepción*, una vez que fue conducida hasta Sevilla, requirió también de ciertas reparaciones y de los reajustes necesarios para un largo viaje[176], pero sin duda la labor más importante consistió en el aforro de su casco con planchas de plomo, cumpliéndose así los deseos que desde hacía mucho tiempo había manifestado el rey Fernando. Los oficiales de la Casa anotaron en sus libros haber gastado en el apresto y dotación de esta carabela la suma de 366.136 maravedís.

Carabela emplomada San Clemente

El cómitre Diego Rodríguez cuando marchó al Puerto de Santa María llevaba el encargo de hacerse con dos carabelas recias y bien aparejadas que debían ser preparadas con urgencia para "ir en seguimiento" de la armada. Y fue aquí en la villa gaditana en donde

---

[174] "Relación del costo de las dos carabelas de Su Alteza emplomadas, nombradas Santa María de la Consolación e San Clemente..." *Ibídem*, folº 180.- La escritura de compra venta en: *CAPS*, vol. 3 (1932), regº 123.

[175] AGI, Contratación, 3253, fols. 180 y vto.

[176] Ya vimos cómo para las labores de carpintería de la Santa María de la Consolación se utilizaron algunas tablas de madera de pino procedentes de la expedición de Díaz de Solís.

ÍNDICE

adquirió junto con la *Santa María de la Consolación*, esta carabela portuguesa, de nombre *San Clemente*, que era propiedad de Rodrigo Narváez y Juan Alonso, ambos vecinos de Lezanos en el vecino reino de Portugal. La operación se cerró el 17 de agosto de 1514 ante el escribano público del Puerto de Santa María, Gonzalo Fernández, por un precio inicial de 215 ducados de oro que con los gastos de las negociaciones y del traslado de la embarcación hasta Sevilla sumó finalmente 85.396 maravedís[177].

Como vimos más arriba, antes de su regreso a Sevilla, el enviado de la Casa de la Contratación efectuó varias compras en Sanlúcar de Barrameda. Para la *San Clemente*, un mástil mayor "porque el que tenía no era para servir", una pieza para la mesana, un ancla, un cepo y cinco barriles de alquitrán.

En el puerto de las Muelas los carpinteros de ribera realizaron labores diversas en la cubierta, el alcázar y las falcas empleando una parte de la madera de pino de Utrera que Díaz de Solís había depositado tiempo atrás en los almacenes de la Contratación; también para los altos de la carabela consta haberse adquirido a dos gallegos, de nombre Andrés Sánchez y Juan Bastache, "diez carros de maderas de todas suertes", así como doce corvatones[178] para reforzar los costados del barco; con estos y otros materiales se repasaron todos los deterioros; se reforzaron jarcia y arboladuras con velas y poleas nuevas -reemplazándose algunas de las velas latinas del navío por velas redondas ("un papahígo e boneta redonda"), y se realizaron otras actuaciones entre las que, sin duda, destacan las del emplomamiento de la obra viva, cuyas vicisitudes ya hemos referido en otras páginas. Los oficiales de la Casa manifestaron al final de este asiento haber gastado en esta carabela un total de 297.945 maravedís.

TRABAJADORES AL SERVICIO DE LA FLOTA. OFICIOS Y SALARIOS EN LA SEVILLA DEL SIGLO XVI.

El apresto y abastecimiento de una gran formación naval, como lo era la armada de Castilla del Oro, proporcionaba trabajo en abundancia y durante largos meses a una gran parte de la población de Sevilla y de Sanlúcar de Barrameda -desde donde los navíos iniciaban la travesía oceánica- perteneciente no sólo al mundillo marinero que pululaba por los alrededores de ambos puertos sino también a numerosos artesanos con experiencia, tanto en oficios de tierra como de mar.

---

177 "Costo de la carabela latina de Su Alteza, nombrada San Clemente, de la cual es maestre y piloto Bartolomé de Mafra, vecino de Palos". AGI, Contratación, 3253, folº 186 vto. y ss.

178 "maderos encorvados que están dentro de la nao sobre los baos, arrimados a los costados de la nao para hacer fuertes los costados". Chaves, Alonso de: *Espejo de Navegantes*, pág. 213.

ÍNDICE

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Durante meses se trabajaba febrilmente en la elaboración del bizcocho, en la compra y acarreo del vino, del vinagre y del aceite, desde las bodegas y almazaras hasta el muelle; en el despiece del ganado y otros víveres para alimentar a centenares, e incluso a miles, de hombres. Al mismo tiempo, en las orillas del río, calafates y carpinteros de ribera revisaban, repasaban y carenaban los cascos de los navíos. Junto a la Puerta del Arenal -también llamada "*de la Mar*"- por su cercanía con ese estuario marítimo que era el río Guadalquivir y por dar acceso a la calle del mismo nombre[179] , en los pequeños almacenes de herreros y torneros se ultimaba todo lo necesario para la puesta a punto de la obra viva y de los aparejos de los buques, así como de las hachas, martillos, calderos y otros suministros necesarios para la industria naval. Próximo a este lugar, en el arrabal de la *Carretería,* numerosos artesanos fabricaban toneles y pipas para los envases del vino, el vinagre, la harina o el bizcocho. Casi todos los toneleros de la ciudad acabaron concentrándose en el siglo XVI en este bullicioso barrio, por eso alguien dijo que más bien debiera haberse conocido como de la *Tonelería.*

El otro de los más famosos barrios artesanos de aquella época era el de la *Cestería* o *Espartería*, ubicado muy cerca del Arenal y de la Puerta de Triana, donde los maestros cordoneros fabricaban la mejor jarcia de España, la estopa para el calafateado de los barcos y los serones de esparto para el transporte de la sal y otras vituallas. Y qué decir de los alfareros de Triana, esos que con sus hábiles manos y una técnica artesanal heredada de padres a hijos durante generaciones fabricaban con el barro de la dehesa de Tablada no sólo la cerámica más bella e inspirada sino también mucha de la loza que se embarcaba en las naves así como las botijas vidriadas en las que se envasaba el aceite, las aceitunas o los frutos secos[180] .

Los pescadores se habían asentado desde hacía muchos años también extramuros de la ciudad en el barrio de los *Humeros*, en las proximidades de la Puerta Real o de Goles hasta la Barqueta. Esta antigua denominación deriva, para algunos, de una de las actividades que se realizaban en el citado barrio, el ahumado del pescado, siguiendo un procedimiento muy rudimentario que permitía su conservación durante largo tiempo[181] .

---

179 En el libro de la armada se denomina frecuentemente a la Puerta del Arenal como *de la Mar*, lo cual ha llamado nuestra atención ya que en los textos de los contemporáneos sólo se menciona con tal a la Calle de la Mar, "la cual llamaron así -dice Luis de Peraza- porque es costumbre de los que vienen de Castilla llamar a este gran río de Guadalquivir *la mar...*": *Historia de Sevilla.* Transcripción, estudio y notas por Francisco Morales Padrón. Sevilla, 1979, págs. 100-101.

180 Algunas interesantes reflexiones sobre los alfareros de la Sevilla del siglo XVI y los lugares de extracción del barro necesario para sus labores se contienen, entre otras, en las siguientes obras: Gestoso y Pérez, J.: *Historia de los barros vidriados sevillanos*. Sevilla, 1904. Navarro García, L.: *El puerto de Sevilla* y Sánchez Cortegana, José María: *El oficio de ollero en Sevilla en el siglo XVI*. Sevilla, 1994.

181 Recientemente, un estudio urbanístico de notable interés analiza los orígenes y los efectos del paso de los años sobre este típico barrio sevillano. Véase Alfonso del Pozo y Barajas: *Arrabales de Sevilla, morfogénesis y transformación. El Arrabal de los Humeros*. Sevilla, 1996.

ÍNDICE



Una flota lista para zarpar a las Indias. En esta imagen se recogen escenas de la vida cotidiana en el puerto sevillano: los troncos para la construcción de barcos, apilados en el compás del Arenal; los arrieros transportando pesados fardos a lomos de sus bestias; hombres y mujeres, en carruajes, a pie y a caballo, transitando por esa gran explanada, así como pequeñas barquichuelas, algunas cubiertas con toldos blancos para proteger al viajero del sol y del agua, que ayudan a los pasajeros a cruzar de una a otra orilla del río. Óleo de fines del siglo XVI atribuido a Sánchez Coello (detalle). Museo de América. Madrid.

ÍNDICE

En las afueras de Sevilla, a través de pequeños y polvorientos senderos de tierra, por momentos se divisaban aljameles y chirrioneros conduciendo pesadas cargas desde los más apartados rincones hasta el muelle sevillano soportando el frío, el calor y la lluvia. Y por el río, una flotilla de pequeñas embarcaciones, impulsadas por remos y velas latinas, simulando pequeñas mariposas blancas, llevaban mercancías y pasajeros a las naos ya listas que no podían acercarse a la orilla.

También por el río, los barqueros, aquellos "barqueros de Córdoba", llamados así porque desde el siglo XIII realizaban el trayecto entre Sevilla y Córdoba, transportando toda clase de mercancías, y muy especialmente cereales por el Guadalquivir[182], prestaban sus servicios a las flotas, siempre que se los requería, aunque a veces protestaran por las dificultades que suponían para la navegación las ruedas de los molinos obstaculizando su paso. Imprescindibles eran también los pilotos del río, guías expertos de los barcos en su torpe recorrido hasta la desembocadura del mar, al igual que los "pilotos de barra" que ayudaban a sortear con éxito la peligrosa barrera arenosa de Sanlúcar de Barrameda[183].

En el ajetreo que se vivía en el muelle sevillano durante los meses que duraban los preparativos de una flota participaban también activamente cargadores, mozos de cuerda y jornaleros, quienes, cuando aún el sol no despuntaba en el horizonte, comenzaban la dura tarea de transportar a bordo de las embarcaciones, sobre gruesos costales colocados en sus espaldas, en forma de almohadilla, las mercancías que se apilaban en el muelle. Estos humildes trabajadores terminaron agrupándose en la segunda mitad del siglo en una Gran Compañía o Hermandad, teniendo como patrona a la Virgen de la Estrella que se veneraba ya entonces en el templo de San Jacinto de Triana[184].

Por estos días, el Puerto de las Muelas y más tarde la pequeña villa sanluqueña se convertían en un bullicioso punto de encuentro de la gente de mar. Muchos de ellos procedían del barrio de Triana o de los otros barrios marineros de San Vicente, la Magdalena y Santa María o la Catedral y andaban ociosos desde hacía meses a la espera de una plaza en un barco de las Indias y de una oportunidad para emprender una nueva aventura en el Dorado.

---

182 Collantes de Terán, Antonio: *Sevilla en la Baja Edad Media*. 2ª edición, Sevilla, 1984, pág. 242.

183 En el libro de la armada se les denomina frecuentemente *lemanes* o *prácticos*. Con éstos, Escalante de Mendoza realizaba la siguiente distinción: "Hay, señor, tres géneros de pilotos, que los unos se llaman pilotos del río, como son los que traen las naos desde el pasaje de Sevilla hasta aquí donde estamos. Otros se llaman pilotos de barra y son aquellos que nos han de llevar desde aquí hasta sacarnos de esta barra de Sanlúcar, y por eso se llaman así. E yo y los de mi profesión nos llamamos pilotos de mar porque vamos navegando por esos golfos y mares largos en demanda de tierras muy lejanas y remotas". *Itinerario de Navegación*, pág. 62.

184 López Martínez, Celestino: *Hermandades y Cofradías de la gente de mar sevillana en los siglos XVI y XVII*. Sevilla, 1947, págs. 28-34 y Navarro García, "El puerto de Sevilla", pág. 36.

ÍNDICE

Tras la aparente frialdad de los números, de esa maraña enrevesada de números, tan característica de la documentación fiscal, se esconde un mundo apasionante y bullicioso -el del Puerto de las Muelas afanado en los preparativos para el despacho de una flota de las Indias, la de Pedrarias Dávila- el más real de todos porque refleja el entramado que se esconde tras las bambalinas de los grandes acontecimientos históricos dejando al descubierto a esa masa anónima y silenciosa que por unos momentos parece cobrar vida propia.

TRABAJADORES SEVILLANOS AL SERVICIO DE LA FLOTA

NOMBRE	OFICIO/COLLACION
Francisco de Toledo	anzolero
Cristóbal Cabrera	artillero
Baltasar Ruiz	ballestero
Francisco de Alba	barbero
Diego García	barquero
Antón Vargas	barquero
Pedro de Ibarra	barquero
Jimeno García	barquero
Francisco Chamorro	barquero
Rodrigo Lorenzo	barquero
Francisco Tovinas	barquero
Alvar López	bizcochero
Antón de Zamora	bizcochero
Solórzano	boticario
Fernando Bernal	calafate
Juan del Canto	calafate
Ginés de Córdoba	calafate
Alonso Díaz	calafate
Francisco Díaz	calafate
Ficallo	calafate
Cristóbal García	calafate
Diego García	calafate
Francisco García	calafate

ÍNDICE

Ginés García	calafate
Juan García	calafate
Lope García	calafate
Luis García	calafate
Pedro García	calafate
Juan García de Sevilla	calafate
Juan García de Triana	calafate
Pedro González	calafate
Juan Guerrero	calafate
Juan Gutiérrez	calafate
Ginés de Huelva	calafate
Melchor Larios	calafate
Martín Larios	calafate
Martín Lainez	calafate
Cristóbal Lorenzo(I)	calafate
Cristóbal Lorenzo (II)yerno	calafate
Juan Lorenzo	calafate
Francisco Márquez	calafate
Diego Martín	calafate
Francisco Martín	calafate
Pedro Martín, vizcaíno	calafate
Melchor	calafate
Francisco de la Mezquita	calafate
Ginés de Mondragón	calafate
Francisco Muñoz	calafate
Pantalín	calafate
Antón Pavón	calafate
Alonso Pérez	calafate
Cristóbal Ponce	calafate
Alonso Rodríguez	calafate
Francisco Rodríguez	calafate
Gonzalo Rodríguez	calafate
Juan Rodríguez, el mozo	calafate
Juan Rodríguez, el viejo	calafate
Juan Rodríguez de Sevilla	calafate
Juan Rodríguez de Triana	calafate
Luis Rodríguez	calafate
Melchor Rodríguez	calafate
Pedro Rodríguez	calafate
Diego Sánchez	calafate
Luis Sánchez	calafate
Pedro Sánchez	calafate

ÍNDICE

Martín de Sanlúcar	calafate
Martín de Solís	calafate
Ginés de Soto	calafate
Cristóbal de Villarreal	calafate
Agustín Yrsteña	calafate
Cristóbal Cabrera	calderero/San Lorenzo
Diego de Córdoba	calderero
Pedro González	calderero
Pedro Fernández de Cisneros	calderero
Fernán Alvarez	calderero
Pedro Fernández	candelero
Rodrigo Ortiz	candelero
Marcos Zorro	carnicero
Gregorio Rodríguez	carnicero
Bartolomé de Amor	carnicero
Pedro Fernández	carpintero
Martín López	carpintero
Pedro Rodríguez	carpintero
Mateo Sánchez	carpintero
Sebastián Alvarez	carpintero de ribera
Diego Bernal	carpintero de ribera
Cristóbal de Ciudad Real	carpintero de ribera
Fernando Delgado	carpintero de ribera
Juan Delgado	carpintero de ribera
Pedro Delgado	carpintero de ribera
Andrés Díaz	carpintero de ribera
Cristóbal Díaz	carpintero de ribera
Juan Díaz	carpintero de ribera
Francisco de Escobar	carpintero de ribera
Pedro de Escobar	carpintero de ribera
Antonio Fernández	carpintero de ribera
Cristóbal Fernández	carpintero de ribera
Diego Fernández	carpintero de ribera
Gonzalo Fernández	carpintero de ribera
Pedro Fernández	carpintero de ribera
Miguel Fernández	carpintero de ribera
Antonio García	carpintero de ribera

ÍNDICE

Pedro García	carpintero de ribera
Martín Gómez	carpintero de ribera
Alonso González	carpintero de ribera
Martín González, portugués	carpintero de ribera
Martín Hernández	carpintero de ribera
Juan Maestro	carpintero de ribera
Juan Márquez	carpintero de ribera
Cristóbal Martín	carpintero de ribera
Cristóbal Martín, el romo	carpintero de ribera
Francisco Martín	carpintero de ribera
Pedro Martín	carpintero de ribera
Francisco Muñoz	carpintero de ribera
Cristóbal Muñoz	carpintero de ribera
Juan Portugués	carpintero de ribera
Miguel Portugués	carpintero de ribera
Francisco Quijada	carpintero de ribera
Fernando de Ribera	carpintero de ribera
Juan Rodríguez Cardeno	carpintero de ribera
Diego Rodríguez Corvillo	carpintero de ribera
Francisco Rodríguez	carpintero de ribera
Pedro Rodríguez	carpintero de ribera
Romo	carpintero de ribera
Antonio Sánchez	carpintero de ribera
Bartolomé Sánchez	carpintero de ribera
Marcos de Solís	carpintero de ribera
Pedro de Triana	carpintero de ribera
Alonso López	cerrajero
Francisco Hernández	cerrajero
Juan Galán	cerrajero
Diego García	cerrajero
Bartolomé Catalán	cerrajero
Pedro García	cordonero
Francisco Gutiérrez	cordonero
Hernán Rodríguez	cordonero
Alonso López	cordonero
Pedro Remolar	cordonero
Juan López	cordonero
Fernando Rodríguez	cordonero
Viuda de Collantes	costurera

ÍNDICE

Viuda de Olmedo	costurera
Isabel Sánchez	costurera
Bartolomé Muñoz	cuchillero/ Calle de la Sierpe
Luis Fernández	espadero
Antón Garrote	espartero
Salvador Caro	espartero
Antón Cermeño	espartero
Cristóbal García	herrero
Juan de Cuenca	herrero
Francisco de Cáceres	herrero/ San Juan de la Palma
Juan de Monleón	herrero
Juan Ruiz	herrero
Pedro Fernández de Aviñón	herrero
Alonso López	herrero
Mateo Sánchez	herrero
Francisco Sánchez	lanero/ Alcañoquebrado
Cristóbal Sánchez	lanero/ Alcañoquebrado
Andrés González	lanero/ Alcañoquebrado
Ruy Díaz	lapidario
Juan López	lemán
Diego López	lemán
Lope García	lemán
Pedro López	lemán
Antonio Mateos	lemán
Juan de Morón	lemán
Cristóbal de Alfaro	librero
Jerónimo Rodríguez	ollero/ Triana
Cristóbal de Morales	pintor
Pedro Ramírez	pintor
Pedro Fernández de Guadalupe	pintor
Alonso Pérez	pintor
Antón Merino	polvorista

Francisco Vázquez	pregonero
Angel de Luna	sastre
Bernardo de Jerez	sedero
Pedro de Tarifa	sedero
Antón Ruiz	tajacarne
Martín Ojeda	tornero/ Puerta de la Mar
Fernando de Medina	tornero/ Puerta de la Mar
Pedro Díaz Alfaro	vainero
Alonso Martín	vinatero

Los libros de cuentas de la armada exhiben, en efecto, un interesante y completísimo repertorio de los oficios de mar y tierra en la Sevilla de comienzos del XVI, así como de los salarios que percibieron aquellos hombres por las labores realizadas para nuestra flota y otros muchos e interesantes aspectos que hemos ido e iremos desvelando a lo largo de estas páginas. En primer lugar nuestra información alude a una cantidad estable de operarios especializados conformada fundamentalmente por maestros carpinteros de ribera y maestros calafates[185] , cuyos jornales ascendían a 80 maravedís al día, y una no menos importante presencia de mozos o ayudantes de estos oficios, -a veces los mismos hijos de los artesanos, en ocasiones algún criado[186] - quienes percibían un salario que oscilaba entre 15 maravedís y 51 maravedís diarios, según fuese su grado de experiencia. Por ahora carpinteros y calafates estaban bien remunerados, aunque no reciban dieta alimenticia, como ocurrirá años más tarde. Sólo en casos excepcionales se les suministró una ración de pan y vino mientras realizaban sus faenas. Pero esto -insistimos- constituía una excepción[187] .

---

185 Recordemos que en las labores de reparación de la nao "guecha" Santa *María de la Rábida*, -por citar sólo un ejemplo- trabajaron nada menos que 33 calafates y 13 carpinteros, entre maestre y ayudantes. AGI, Contratación, 3253, fols. 1-6.

186 Dos carpinteros de ribera ayudados por sendos criados figuran, en efecto, en la nómina de los libros de la armada. Se trata de Diego Fernández quien trabajó en la carena de *La Rosa de Nuestra Señora*, y de Cristóbal Díaz contratado para la carabela *San Clemente*. *Ibídem*, fols. 69 y 189.

187 En las labores de emplomamiento efectuadas en la carabela *Santa María de la Consolación*, los oficiales de la Casa anotaron un pago de 44 jornales en el emplomar y 326 maravedís adicionales "de pan y vino mientras (los calafates) trabajaban en el agua". *Ibídem*, folº 183 vto.

Claro está que el sueldo no daba para grandes lujos, pero bastaba para llevar una vida digna y acorde con la posición social -humilde, por supuesto- de estos artesanos y aprendices. Lo que más llama nuestra atención es la aparente desproporción entre estos salarios y los que percibían algunos de los más destacados miembros del mundillo marinero. Un maestre carpintero o calafate ganaba más en un mes (2.400 maravedís) que un piloto tripulando un barco durante ese tiempo (1.800 maravedís) y casi tres veces más que un marinero (900 maravedís)[188]. Dos barqueros cobraron por sólo tres días de trabajo un ducado de oro cada uno[189], mucho más que lo que se abonó por ese mismo tiempo a cualquiera de los pilotos de la flota. Por contra, la remuneración de estos oficios no contemplaba la ración alimenticia, como en el caso de la gente de mar[190] y con toda seguridad no encontrarían trabajo todos los días del año, pero tampoco existía estabilidad laboral para la marinería, acostumbrada a cobrar sus pagas sólo durante los ocho o nueves meses que duraba un viaje a las Indias[191].

La tarifa exigida por los pilotos prácticos sevillanos (o *lemanes*) cuando, llegada la hora de zarpar, se les requirió para conducir las distintas embarcaciones de la armada de Pedrarias, aguas abajo hasta Sanlúcar de Barrameda, no parece ajustarse a un canon previamente fijado sino a la simple ley de la oferta y la demanda y al buen entendimiento entre el maestre de la embarcación y el lemán. Lo más llamativo en este caso concreto es que tratándose de un concierto global en el que estaban implicados muchos barcos a la vez y también muchos prácticos, cuyos servicios fueron requeridos a un mismo tiempo, no existiese un acuerdo tácito entre todos ellos para ajustarse a una misma tarifa. Por el contrario, la disparidad en las tasas fijadas por realizar idéntico trayecto a un mismo tiempo es más que evidente. Juan López y Diego López exigieron 1.000 maravedís por conducir dos de los barcos hasta la desembocadura del río, mientras que Antonio López, Antonio Mateos y Juan de Morón cobraron 2 ducados (750 maravedís). Juan de Morón percibió la misma cantidad pero en este caso se precisa que condujo a la embarcación sólo hasta el paraje de las Horcadas, en donde el río aumentaba su cauce. Meses más tarde consta que este piloto llevó las dos

---

188 "Item, se pagaron en 24 de enero de mil e quinientos e catorce a Martín González, carpintero portugués, dos mil maravedís por veinticinco días que anduvo en lastrar en la dicha nao, a ochenta maravedís por día, que montan los dichos dos mil maravedís". *Ibídem*, folº 3.

189 "Dio en cuenta Lorenzo Pinelo que pagó al dicho maestre por las cosas que dio en cuenta de haber gastado después de vuelta la flota cuando la primera vez hicieron vela al factor que había pagado por adobar un tonel que se desfondó, ciento e dos maravedís, e a Jimeno García, barquero por tres días que estuvo cargado mientras que entró en monte el dicho galeón, un ducado de oro, e a Francisco Chamorro barquero por otros tres". *Ibídem*, folº 88.

190 Recordemos que el valor en dinero de la ración alimenticia entregada a la gente de mar de nuestra flota era de 11 maravedís diarios. Véase capítulo 3.

191 Véase Hamilton, Earl J.: "Paga y alimentación en las flotas de Indias..." y Pérez Mallaína, P.E.: *Los hombres del Océano*, págs. 117 y ss.

carabelas emplomadas hasta Sanlúcar a cambio de sólo 9 reales de plata (510 maravedís). El precio más económico de todos los que se tiene constancia fue el cobrado por un piloto, cuyo nombre se silencia, que llevó a la *Santa María de la Antigua* por tan sólo 1 ducado (375 maravedís). Desde luego resulta muy difícil calcular cuantos viajes podía realizar un piloto práctico a lo largo de un mes y, en consecuencia, cuál era el promedio de sus ingresos[192].

OFICIOS Y SALARIOS EN SEVILLA, 1513-1515 (HOMBRES DE TIERRA)

Oficio	Jornal
Carpintero de ribera, maestro	80 mrds.
Carpintero de ribera, ayudante	15-51 mrds.
Calafate, maestro	80 mrds.
Calafate, ayudante	15-51 mrds.
Cargadores del puerto (mozos de cuerda)	1 real (34 mrds.)
Acemilero	1-3 reales

[192] En otras anotaciones del libro de la armada se hace constar los gastos correspondientes al pago de los "pilotos de barra" que, junto con los "pilotos de río", mencionados en el texto, colaboraron con la flota de Pedrarias, si bien -salvo en un caso- sólo se hace mención a los costes totales y no a las cantidades percibidas por cada uno. No obstante merece la pena recoger aquí estos datos a través de los cuales es posible conocer algunos aspectos interesantes, como el hecho de que no existiesen suficientes pilotos en Sanlúcar para sacar a todos los barcos de la flota, siendo necesario traer a algunos pilotos de Palos de la Frontera. Veamos:

"Que se pagaron por el lemanar de la salida de Sanlúcar, la primera vez de ocho naos, porque las otras salieron sin lemán, en pos de las otras, mil e ochocientos e veintiocho maravedís.

Que pagó Lorenzo Pinelo a cuatro pilotos que metieron las otras naos cuando se volvieron, novecientos e cincuenta y dos maravedís.

Que pagó más a siete pilotos que sacaron las dichas naos cuando la segunda vez salieron en seguimiento de su buen viaje y al barco luego en que fueron el comendador y los visitadores a la barra el día de la partida, dos mil e cuatrocientos e ochenta y cuatro maravedís.

Que pagó a Juan Vázquez, lemán, por sacar de la barra de Sanlúcar a la carabela Sancti Spíritus, después de salida la flota, ocho reales.

Que pagó a Francisco Rodríguez, gallego, porque fue desde Sanlúcar a Palos por dos pilotos, dos ducados..." AGI, Contratación, 3253, folº 156.

ÍNDICE

Artillero .... 60 mrds.

Aserrador .... 60 mrds.

Herrero .... 60 mrds.

Carpintero, maestro .... 2 reales (68 mrds.)

Correo .... 2,5 reales (85 mrds.)

Sonador .... 1 real (34 mrds.)

Jornaleros
(en general) .... 1 real (34 mrds.)

Los jornaleros de las más variadas actividades eran retribuidos con un real (34 maravedís) al día. Esto era lo más frecuente. Pero algunos servicios fueron remunerados con un salario algo más elevado, de un real y medio, a veces hasta tres reales y en ocasiones también el rancho. Morales, maestro carpintero, cobró un jornal de dos reales y medio durante los cuarenta días en los que se encargó de preparar las cureñas para las armas de fuego que habían sido fabricadas en Málaga, pero sus ayudantes, pese a que también eran maestros del citado oficio, cobraron sólo dos reales durante el tiempo que colaboraron con él[193]. Cristóbal Márquez, carpintero de Sanlúcar de Barrameda, trabajó junto con su hijo durante siete días en los astilleros de las Muelas para enderezar el nuevo mástil de la *Sancti Spíritus*. Ambos cobraron diariamente por la labor realizada dos reales por cabeza y además la comida[194]. Por su parte, un acemilero, a quien se encargó viajar hasta Málaga para recoger una caja de proyectiles para la artillería, percibió tres reales diarios[195]. En términos comparativos, tanto del esfuerzo realizado como del salario percibido, la tarea de un pregonero parece estar bien recompensada en estos años. Francisco Vázquez, nuestro pregonero encargado de anunciar a la ciudad, al son de trompetas, las mercedes concedidas por el rey a todo aquel que quiso embarcarse en la flota de Pedrarias, fue recompensado con tres reales por sólo unos minutos de su tiempo[196].

193 *Ibídem*, folº 115.

194 *Ibídem*, folº 46 vto.

195 *Ibídem*. folº 121.

196 *Ibídem*. folº 156 vto.

ÍNDICE

Ahora bien, tanto en el mundo artesanal como en el de otros oficios, no siempre se acostumbraba a trabajar por un jornal sino que a veces se cobraba en especie o bien el valor de la manufactura realizada, incluyéndose en el mismo el coste, más o menos elevado, de la materia prima. En estos casos cualquier intento de calcular los ingresos fijos de este sector laboral parece un reto bien inalcanzable. Cuando cerraba la puerta de su pequeño taller, dando por finalizada la jornada, ¿cuánto dinero llevaba en su bolsa un tonelero, un cordonero, un herrero o un espadero?. Testimonios de la época apuntan a la saneada situación de algunos de estos artesanos, como los toneleros; por ejemplo, Luis de Peraza se hace eco de la prosperidad que gozaban en aquel tiempo los toneleros asentados en el arrabal de la Carretería "donde se hacen las pipas y vasijas de madera para llevar vinos, vinagres, aceites y otras cosas a las Indias, por el cual trato los vecinos de allí son muy ricos y de muy gran caudal"[197]. En general se trata de apreciaciones subjetivas que reflejan, por supuesto, un trasfondo real, aunque generalizado e impreciso. Por fortuna algunos estudios contemporáneos han aportado datos rigurosos sobre el volumen de las rentas del mundo artesanal en la Sevilla de comienzos del XVI[198], pero sobre esta cuestión queda aún mucho por decir.

COMERCIANTES Y MANUFACTURAS VASCAS AL SERVICIO DEL MERCADO AMERICANO

Se ha dicho que en contraste con los castellanos y con otras colonias radicadas en Sevilla a comienzos del siglo XVI, la de los comerciantes vascos era relativamente pequeña[199], aunque da la impresión de que aún no se la conoce bien, y es posible que su número e influencia fuera mayor de lo que algunos sospechan. Lejos del terruño de origen, solían practicar la endogamia formando pequeños grupos muy compactos y solidarios, relacionados entre sí por fuertes lazos familiares e intereses compartidos. Estas son prácticas habituales entre los vascos observadas durante muchos años allá donde quiera que vayan, tal y como se recoge en numerosos escritos[200]. A primera vista, esta especie de automarginación, puede parecer perjudicial para los fines

---

197 *Historia de Sevilla*, pág. 97.

198 Un excelente aporte lo constituye la obra de Blanca Morell Peguero basada en los fondos notariales (dotes matrimoniales, testamentos, etc.): *Mercaderes y artesanos en la Sevilla del Descubrimiento*. Sevilla, 1986.

199 Pike, Ruth: *Aristocrats and traders. Sevillian society in the sixteenth century*. Londres, 1972. Traducción española de Bárbara Mc Shane y Javier Alfaro: *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*. Barcelona, 1978, págs. 127.

200 "Aunque un vizcaíno se ausente de su patria, siempre se halla en ella como encuentre paisanos suyos. Tienen entre sí tal unión, que la mayor recomendación que puede uno tener con otro es el mero hecho de ser vizcaíno, sin más diferencia entre varios de ellos para alcanzar el favor del poderoso que la mayor o menor inmediación de los lugares respectivos. El señorío de Vizcaya, Guipúzcoa, Alava y el reino de Navarra tienen tal pacto entre sí que algunos llaman a estos países las provincias unidas de España". José Cadalso: *Cartas Marruecas*. Madrid, 1982, Carta XXVI, pág. 148.

ÍNDICE

de un grupo que voluntariamente se niega a insertarse en la sociedad en la que es recibido. Sin embargo los hechos vienen a demostrar todo lo contrario. Los vascos no quedaron relegados de la empresa americana, muy por el contrario, se incorporaron de inmediato a la misma poniendo a su servicio la dilatada experiencia de un pueblo laborioso, volcado al mar desde siglos, y experto en el mundo de los negocios.

L. García Fuentes nos recuerda que muchos de los cargos más influyentes de la administración del Estado y de las Indias en aquellos años estaban desempeñados por vascos[201]. La nómina es muy extensa y suficientemente conocida. Baste, por ahora, destacar a tres de ellos: Sancho de Matienzo (1503), Ochoa de Isásaga (1509) y Juan López de Recalde(1505) quienes desde sus puestos de máxima responsabilidad como tesorero, contador y factor, respectivamente, en la Casa de la Contratación, organismo rector de los asuntos de Indias[202], eran los principales responsables de la organización de las flotas, de su avituallamiento, selección de tripulaciones y de todos los demás aspectos relacionados con esta importante atribución, de la que quedan sobradas muestras en estas páginas. No debe extrañar, por tanto, que desde esta posición privilegiada los oficiales de la Casa "inclinasen la balanza en favor del país Vasco y de sus ferrerías, sus industrias navales y sus hombres de la mar"[203].

En 1513, cuando se prepara la expedición de Pedrarias, la Casa estaba dirigida, como acabamos de ver, por tres vascos y es de suponer que ayudaron a la comunidad vasca en todo cuanto estuvo en sus manos. No sin razón, A.M. Bernal califica al factor López de Recalde con el apodo de "el gran patrón de los mercaderes vascos en Sevilla ligados a la Carrera"[204]. Pero de nada serviría esta apreciación de no estar respaldada por una base sólida. Un rápido repaso al libro de la armada nos está indicando que la participación de los vascos en la empresa no debe menospreciarse: ocupando puestos de responsabilidad en la organización de la flota, como hombres de máxima confianza de los oficiales de la Contratación, encontramos a algunos apellidos vascos y, por supuesto, muchos de los marineros, pilotos, maestres y comerciantes que figuran en estas páginas muestran la misma procedencia. De los hombres de mar ya nos ocupamos en el capítulo anterior, ahora merece la pena detenerse en los hombres de negocios.

---

201 "El descubrimiento de América y el comercio de hierro y manufacturas metálicas del País Vasco. Reflexión sobre una oportunidad histórica frustrada". En: *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*. Madrid, 1992, tomo 2, págs. 655-681. y *Sevilla, los vascos y América. (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*. Bilbao, 1991.

202 En 1524 se crea el Consejo de Indias y la Casa de la Contratación pasa a depender directamente de dicha institución.

203 García Fuentes, L.: "El Descubrimiento de América y el comercio de hierro", pág. 663.

204 *La financiación de la Carrera de las Indias*, pág. 164.

Como proveedores de la flota en Sevilla figuran el guipuzcoano Nicolás Sánchez de Aramburu[205], quien suministra a la expedición 1.520 varas de angeo para la labor de 6 tiendas de campaña, 40 varas de angeo para manteles y otras 730 varas más para la confección de 365 haldas, así como dos lonas para velas de los barcos, por un importe total de 79.512 maravedís, y actúa al servicio de los oficiales de la Contratación supervisando durante cuarenta días el envasado del vino adquirido para el viaje y disponiendo las compras necesarias para este efecto; Ortuño de Ismisolo y el vecino de Azpeitia, Juan de Lola, de profesión astero, venden cucharas de hierro y hachas de las ferrerías vascas; importantes partidas de tablones de madera y de clavos, utilizadas luego en las reparaciones de los barcos de la flota proporciona Domingo de Alzola[206] facturando un total de 44.110 maravedís; mientras que Lope de Azoca vende pez para el calafateado de los barcos y diversos utensilios navales, como ya se reseñó. Por último, metido a comerciante y formando comandita con Nicolás Sánchez de Aramburu y Domingo de Alzola, descubrimos en las cuentas del libro de la armada al mismo Domingo de Ochandiano, quien más tarde habría de ocupar los cargos de tesorero y contador interino de la Contratación[207].

Bernal afirma que todo el que se trasladaba a las Indias era un mercader en potencia, ajustándose a las mismas pautas seguidas por marineros y mercaderes, es decir, "obtenían a crédito el dinero para comprarlas (las mercancías) o las adquirían al fiado, otorgando en uno y otro caso escritura de riesgo o cambio a favor del acreedor"[208]. De esta tentación no podían escapar los propios funcionarios de la Casa de la Contratación, como responsables del apresto de armadas y flotas y con grandes posibilidades para estar al tanto de todos los negocios que se movían en Sevilla, entre ellos Pinelo y López de Recalde, quienes tuvieron incluso serios problemas con la Corona por sus directas implicaciones en los asuntos mer-

---

205 De él sabemos también que participa en operaciones de créditos marítimos en los primeros años de la Carrera. Véase Bernal, A.M.: *La financiación de la Carrera de Indias*, pág. 164; Otte, E.: *Sevilla y sus mercaderes*, pág. 133 y "Los mercaderes vizcaínos Sancho Ortiz de Urrutia y Juan de Urrutia". Separata de *Boletín Histórico*, nº 6. Fundación John Boulton. Caracas, 1964.

206 Anotamos otro Domingo de Alzola, avecindado en Durango, a quien seguramente no debe confundirse con este comerciante vasco del mismo nombre, que opera en Sevilla por estos años. Véase AGI, Contratación, 3253, folº 106 vto.

207 Fue en efecto tesorero interino de la Casa (en sustitución de Sancho de Matienzo, su tío) desde 18 de enero de 1522 hasta 1523. Y luego contador interino (en sustitución de Juan López de Recalde) desde 3 de enero de 1523 hasta julio de 1529. Schäffer, E.: *El Consejo*, tomo I, págs. 379-380. El asiento en el que figura su nombre dice así: "Compráronse más de Domingo de Ochandiano, y Nicolás Sánchez de Aramburu e Domingo de Alzola, seis mil e cien clavos de tillado, a cuatrocientos e cincuenta el millar, montan dos mil e setecientos e cuarenta e cinco maravedís, los cuales se gastaron en los pañoles del pan de las dichas naos".AGI, Contratación, 3253, folº 152 vto.

208 *La financiación de la Carrera de las Indias*, pág. 159.

cantiles[209]. También Ochoa de Isásaga aprovecha la ocasión que le brinda nuestra flota y la demanda generada por la incipiente colonia del Darién para involucrarse en este tipo de actividades. Así se aprecia claramente en un asiento de su libro de cuentas en donde lo vemos remitiendo tres toneladas y un cuarto de mercancías consignadas al maestre Martín de Landacaranda y al flamante veedor de fundiciones, Gonzalo Fernández de Oviedo[210].

Sin embargo, estos no son más que tratos insignificantes comparados con los que se realizaron en diversas localidades de la cornisa cantábrica por parte de los comisionados (¿vascos?) de la Contratación, Juan Pérez de Idiazaiz y su subordinado, Pedro de Magallón[211], entre el 15 de junio y el 2 de agosto de 1513. Herramientas de todo tipo: martillos de carpintero, escoplos, sierras, gubias, azuelas, machetes, etc; armas blancas: lanzas jinetas, espadas, medias lanzas, picas, etc.; utensilios para la cocina: cucharas, paletas, sartenes, calderos; cadenas de hierro, grillos, candados; pesos, romanas y junto a esta larga lista grandes cantidades de clavos, de los empleados en la carpintería de ribera, estoperoles, de tillado y medio tillado, entrecarabis, cabriales y otros. Todo por un importe que superaba el medio millón de maravedís[212] y que significó, como anota García Fuentes, una importante inyec-

---

209 Las actividades mercantiles desarrolladas por los funcionarios de la Contratación quedaron registradas en los protocolos notariales sevillanos. Algunas de ellas pueden rastrearse en la obra de E.Otte: *Sevilla y sus mercaderes*. Sobre Juan López de Recalde (mercader de origen vasco y contador de la Casa de la Contratación) véanse: págs. 114, 133 y 238; sobre Sancho de Matienzo (doctor, receptor del privilegio de Melilla): págs. 133, 150, 151, 248, 249; y sobre Ochoa de Isásaga (comendador): págs. 116 y 133.

210 El maestre y el piloto de una embarcación gozaban del privilegio de poder utilizar para ellos solos alguna de las cámaras de la toldilla, pero con frecuencia acostumbraban a alquilarlas durante el viaje, obteniendo de este modo un considerable sobresueldo. Véase Pérez Mallaína, P.E.: *Los hombres del Océano...*, pág. 146. En esta ocasión consta que fue el mismo factor, Ochoa de Isasaga, quien obtuvo de Andrés Niño - maestre y piloto, a la vez, de la carabela *la Concepción*- el favor de cargar sus mercancías en la cámara de popa -aforada en dos toneladas- y debajo del alcázar -una tonelada- más una caja que fue aforada en un cuarto de tonelada. Se le impuso como condición que no embarcase vino ni harina, "ni otra cosa de peso, excepto ropa de lienzo cosida" seguramente para no perjudicar la estabilidad del barco. AGI, Contratación, 3253, fol° 197.

211 Consta que Magallón partió desde la Corte que, como sabemos, estaba instalada en Valladolid, hacia Guipúzcoa el 8 de junio de 1513, mientras que Idiazaiz lo hizo cinco días más tarde. Estuvo al servicio de la Casa supervisando las compras hasta su embarque en las naves por espacio de 5 meses y medio, a saber desde 8 de junio de 1513 hasta 8 de noviembre. Da la impresión de que tenía previsto viajar al Darién junto a Pedrarias, puesto que se le abonan otros quince días más de trabajo -en total 169 días- "por lo que ha de trabajar en Tierra Firme en el entregar (las manufacturas), porque todo lo dé a su cargo al factor de Su Alteza". Durante todo este tiempo tuvo asignado un sueldo de cien maravedís al día, lo que hacía un total de 16.900 maravedís. AGI, Contratación, 3253, fol° 109 vto.

212 Consta que para las compras efectuadas en el País Vasco los comisionados regios recibieron una primera remesa de 1.500 ducados, según se hace constar en el asiento correspondiente. Dice así: "Que se pagaron a Antonio Rodríguez, correo, en trece de junio de mil y quinientos y trece años, por el viaje que llevó a Juan Pérez de Idiaçaiz a Guipúzcoa, *con los mil y quinientos ducados que para la dicha armazón se le enviaron*, por treinta días de ida y venida, a cuatro reales por día cuatro mil y ochenta". *Ibidem*, fol° 109.

EDITORIAL UNIVERSIDAD DE SEVILLA
ÍNDICE

ción de numerario para muchas localidades vascas, precisamente en un momento en el que las ferrerías -importante motor de la economía regional[213] - atravesaban una crisis coyuntural al haber disminuido de forma considerable las exportaciones de manufacturas metálicas al mercado inglés.

[213] Se sabe que a mediados del siglo XVI existían en Vizcaya más de 300 forjas. Véase Guiard y Larrauri, Teófilo: *La industria naval vizcaína*. Bilbao, 1968.

ÍNDICE

CUADRO nº 8
ADQUISICIÓN DE ACEROS Y MANUFACTURAS METALICAS EN EL PAÍS VASCO

TOTAL GENEROS	PARTIDAS (en peso o en unidades)	PRECIO	VENDEDOR	LUGAR DE LA COMPRA	TOTALES (mrds.)
ACERO DE MONDRAGON	18 q, 86 lb	8,5mrd/carga[214]	Juan López de Echaiz	Azpeitia	20.046
ARPEOS Total: 30	9 q, 27 lb	5,5 mrd/lb	....	....	7.563
ALMOCAFRES Total: 900	900 ud	12,5 mrd/ud	Juan y Pedro de Celay	Eibar	11.200
ASADORES DE HIERRO Total: 201	11 q, 23 lb	6 mrd/lb	Domingo de Lizararas	Cestona	9.642
AZADONES	265 ud	44 mrd/ud	Sancho de Urreizti y Cia	Azpeitia	9.837
	60 "	44 " "	Juan López de Echaiz	Azpeitia	2.640
	160 "	48 y 66 "	Martín Sánchez de Ibarra	Eibar	7.608
	150 "	48 y 46 " [215]	Domingo de Celay	Eibar	7.100
	300 "	44 mrd/ud	Juan López de Echaiz	Azpeitia	12.800
Total: 1.057	122 "	44 " "	Juan López de Echaiz	Azpeitia	5.368

214 Se hace constar que cada carga era de 300 libras.

215 A 48 maravedís los azadones de pico y a 46 los llanos.

ÍNDICE

AZUELAS (de cabestro) Total: 155	100 ud 55 "	50 mrd/ud 42,5 " "	Juan Pérez de Urquicia Juan Pérez de Urquicia	Eibar Eibar	9.250
BARRAS PARA GRILLOS Total: 10	1 q, 7 lb	5 mrd/lb	....	....	1.255
BARRENAS Total: 378	10 ud (grandes) 136 " (medianas) 36 " (pequeñas) 100 " 60 " (medianas) 36 "	72 mrd/ud 55 " " 22 " " 8 " " 25,5" " 18,5 ta(cada 3 ud)	Pedro de Alava Pedro de Alava Pedro de Alava Pedro de Alava Juan de Orrio Domingo de Argarín	Marquina Marquina Marquina Marquina Motrico Motrico	Total: 10.368[216] 1.303 1.776
CADENAS DE HIERRO Total: 16	106 lb	15 mrd/lb	Miguel de Orbezu	Durango	1.590
CALAFATES Total: 335	335 ud	1 a 2 rl/ud	Márquez de Beizama	....	5.504

(continúa en la página siguiente)

216 Se observa un error de contabilidad en esta partida, tanto en lo referente a la cuantía de los géneros (190 barrenas, en lugar de 282 que sería lo correcto), como al total de su valor (10.368 maravedís, en lugar de 9.792).

(viene de la página anterior)

CANDADOS Total: 20	20 ud	3,5 rl/ud	Ochoa de Artiaga	Marquina	2.380
CASQUETES	61 ud 71 “ 103 “ 19 “ 32 “ 446 “	42 mrd/ud 42 “ “ 42 “ “ 42 “ “ 42 “ “ 42 “ “	Pedro de Aguirre Sancho de Aguirre Martín de Egurrola Martín de Egurrola Juan de Aguirre Martín Sánchez de Guicoolea; Martín de Ubezoaga y Juan de Albisua	Marquina Busturia Marquina Marquina Marquina Busturia Sto. Tomás de Bolívar Sto. Tomás de Bolívar	2.562 2.982 4.326 855 1.344
Total: 732					18.732
CUCHARAS (para cocinar) Total: 100	100 ud	20,5 mrd/ud	Lope de Buztinca	Eibar	2.050
ESPADAS	132 ud 65 “	6 rl/ud 6 rl/ud	Varios Mateo de Finaga y Domingo de Alzola	Bilbao Durango	27.150
Total: 197					13.260
ESPOSAS Total: 12	12 ud	3 rl/ud	Ochoa de Artiaga	Marquina	1.224

ÍNDICE

GRILLOS Total: 151	100 ud 51 "	6 ta/ud 52 rl/ud	Domingo de Arregui Domingo de Arregui	Azpeitia Azpeitia	 7.675
HACHAS Total: 536	75 ud 355 " 102 " (pequeñas) 4 " (grandes)	40 mrd/ud 47 " " 26 " " 47 " "	Pedro de Ascarreta Domingo de Urquicia Rodrigo de Urquicia Rodrigo de Urquicia	Eguarnizaiz Eibar Eibar Eibar	3.000 16.160 2.652 188
LANZAS JINETAS Total: 50	 50 ud	 12 ta/ud	 Juan de Eznal	 ……..	 4.800
MACHETES Total: 207	100 ud 107 "	102 mrd/ud 85 " "	Mateo de Finaga (espadero) Pedro Martínez de Astolay	…….. Durango	10.200 9.095
MARTILLOS (de carpintero) Total: 200	 200 ud	 36 mrd/ud	 Juan López de Echaiz	 Mondragón	 7.200
MAZAS DE HIERRO Total: 50	 50 ud	 75 mrd/ud	 Juan López de Echaiz	 Azpeitia	 3.440

(Continúa en la página siguiente)

(Viene de la página anterior)

MEDIAS LANZAS	120 ud	85 mrd/ud	Sebastián de Zandategui y Domingo Guerra	Azpeitia	10.200
	500 “	78 “ “	Sebastián de Zandategui y Domingo Guerra	Azpeitia	39.750
Total: 800	180 “	62 “ “	Pedro Ruiz de Aguirre y Pedro de Mendiola	Durango	12.960
PALANCAS Y PALANQUETAS	219 ud(10 q, 10 lb) 113 “ (5 q, 83 lb)	6,5 mrd/lb	Domingo de Lizararas	Cestona	10.075
Total: 332		6,5 “ “	Juan de Urquia	Cestona	5.220
PALAS	150 ud	47 mrd/ud	Lope de Eizaga y Estíbaliz de Ansolaigarza	Eibar	7.237,5
Total: 300	150 “	47 “ “	Juan García de Chorruca	Plasencia	7.237,5
PALETAS (de sartenes, para cocinar) Total: 50	50 ud	8 mrd/ud	Lope de Buztinca	Oñati	400
PICAS	200 ud	64 mrd/ud	Domingo de Orbe	Eibar	12.800
	100 “	64 “ “	Martín de Zubiria	Plasencia	6.400
	100 “	64 “ “	Pedro Ibáñez	Eibar	6.400
	50 “	64 “ “	Domingo Guerra	Azpeitia	3.200
Total: 500	50 “	64 “ “	Juan de Eznal	....	3.200

PORQUERAS Total: 6	6 ud	0,5 fl/ud	Juan de Eznal	....	795
ROMANAS Total: 12	12 ud(112 a, 4 lb)	30 mrd/a	Juan de Cuvia	Salmas	3.330
SAETAS	480 doc	34 mrd/doc	Sancho de Mendiola, Rodrigo de Motrico y Antón de Motrico	Durango	16.320
	61 “	34 “ “	Domingo de Arriola	Durango	2.704
	60 “	34 “ “	Martín de Arbildu	Durango	2.060
Total: 601					
SARTENES Total: 102	8,5 doc	18,5 rl/doc	Lope de Buztinca	Eibar	5.346,5
SIERRAS	3 doc	1 duc/doc	Juan Pérez de Itaino	Marquina	1.125
	2 doc	“ “	Juan López de Echaiz	Azpeitia	
	1 doc	6 rl/ud	“ “ “	“ “	3.204
Total: 72					
VERGAS DE BALLESTAS	25 ud	4 rl/ud	Andrés de Lanzagarreta	Marquina	3.400
	27 ud	4 “ “	Juan de Murueta	Durango	3.672
Total: 52					
TENAZAS Total: 100	100 ud	30 mrd/ud	Juan López de Echaiz	....	3.000

ÍNDICE

CUADRO 9
REMESAS DE CLAVAZON PROCEDENTES DEL PAIS VASCO [217]

MERCANCIA	CANTIDAD	EQUIVALENCIA EN PESO	PRECIOS	VENDEDOR	ORIGEN DEL VENDEDOR	TOTAL (en mrds.)
CLAVOS (De 1,5 palmos)	9 q, 43 lb	9 q, 43 lb	570 mrd/q	Domingo de Lizararas	Cestona	
	10 q, 23 lb	10 q, 23 lb	570 mrd/q	Juan de Urquia	Cestona	
Total:19 q, 66 lb						11.229
CLAVOS	15 m 15 m (tillado) 14,5 m	40 lb/m 44 lb/m [218] 26 lb/m	1 duc/m 34 ta/m 28 ta/m	Sancho de Reçusta, Juan de Eguzquiza y Pedro de Landeta	Azpeitia Azpeitia Azpeitia	
Total: 45 m						13.065
CLAVOS	15,5 m 13 m (tillado) 14,5 m	40 lb/m 44 lb/m 26 lb/m	425 mrd/m 323 mrd/m 275 mrd/m	Sancho de Reçusta, Juan de Eguzquiza y Pedro de Landeta	Azpeitia Azpeitia Azpeitia	
Total: 43 m						14.774

217 El cuadro recoge solamente las compras efectuadas en Guipúzcoa y Vizcaya por los comisionados regios Juan Pérez de Idiazaiz y Pedro Magallón. Los datos que en él figuran fueron publicados por Lutgardo García Fuentes en: "El Descubrimiento de América y el comercio de hierros y manufacturas metálicas del País Vasco. Reflexión sobre una oportunidad histórica frustada". En: *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, Madrid, 1992, tomo II, págs. 655-681. Procedimos a elaborar este cuadro con un tratamiento diferente al del citado autor, ya que presentamos por separado, según figura en el manuscrito y ateniéndonos al orden en el que aparecen, las remesas de clavazón de las restantes productos metalúrgicos adquiridos también en el País Vasco, e incorporamos detalladamente los precios de todas las partidas.

218 Una ordenanza de la ciudad de Bilbao, de 28 de agosto de 1497, en la que se regulaba el peso y la calidad de los clavos, disponía que el millar de tillados habría de pesar 44 libras, lo que equivalía a 2.500 clavos por quintal. Dado que en el asiento correspondiente a la compra de esta partida no se especifica su peso, adoptamos la citada equivalencia. Véase García Fuentes, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América*, pág. 137.

CLAVOS (Estoperoles) Total: 40,6 m	22 m 9,3 m 9,3 m	14 lb/m 12 lb/m 10 lb/m	0,5 duc/m 22,25 ta/m 22,25 ta/m	Pedro de Zavala Martín de Arriola Martín de Arriola	Zumaya Orio Orio	22.725
CLAVOS (Estoperoles) Total: 9,8 m	9,8 m	....	178 mrd/m	Martín de Urreizti	San Sebastián	1.744
CLAVOS (Cabriales) Total: 11,85 m	11,85 m	....	76 ta/m	Martín de Urreizti	San Sebastián	6.754
CLAVOS (de peso) Total: 58 q, 38,7lb [219]	8 q, 33 lb (de 1,5 palmos) 9 q, 124 lb (de media talla) - q, 70 lb (de media talla) 5 q, 58 lb (de cabriales) 23 q, 59 lb	8 q, 33 lb 9 q, 124 lb - q, 70 lb 5 q, 58 lb 23 q, 59 lb	28 rl/q 28 rl/q 28 rl/q 27 rl/q 28 rl/q	Martín de Ataún y Cía. " " " " " " " "	San Sebastián " " " "	55.030
CLAVOS (de peso) Total: 2 q [220]	2 q	2 q	28 rl/m	....	....	1.904
						TOTAL: 105.012

[219] "De peso de San Sebastián". Se trata, según García Fuentes, *Sevilla, los vascos y América*, del denominado "quintal macho", equivalente a 155,3 libras. Casado Soto recuerda que en el Cantábrico había dos quintales, el normal de 100 libras y el "quintal macho" de 155. *Los barcos españoles*, pág. 80. Véase también, González Echegaray, M.C.: "Aportación al estudio de las ferrerías montañesas". *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore "Hoyos Sainz"*, vol. V, 1973, págs. 129-212.

[220] "De peso de San Sebastián".

En efecto, la abundancia de mineral de hierro en Vizcaya es origen de una pujante industria siderúrgica que exporta al exterior hierro en bruto, especialmente a Flandes e Inglaterra, y alimenta las industrias siderúrgicas de herramientas agrícolas, armas, anclas, clavazón y complementos para una industria naval de primera calidad capaz de atender las demandas nacionales y extranjeras. El descubrimiento del Nuevo Mundo y el apresto de armadas y flotas favoreció la ampliación del mercado vasco que gozaba, por lo demás, de una posición muy ventajosa debido no sólo a la calidad de sus minerales, sino también al impulso dado por una legislación claramente proteccionista y a una experiencia tanto naval como mercantil consolidada después de varios siglos.

La importancia del nuevo mercado americano y las demandas generadas por sus flotas puede apreciarse con claridad en los cuadros que mostramos en estas páginas. Se trata de un solo caso: el de las compras efectuadas en las ferrerías vascas para la armada de Pedrarias Dávila, pero parece, por sí solo, suficientemente revelador.

CUADRO nº 10
RELACION DE LOCALIDADES DEL PAIS VASCO EN LAS QUE SE ADQUIRIERON LAS MANUFACTURAS METALICAS PARA LA ARMADA DE PEDRARIAS DAVILA

Azpeitia	145.999	mrds.
Bilbao	27.150	mrds.
Busturia	9.226	mrds.
Cestona	36.166	mrds.
Durango	61.661	mrds.
Eibar	87.592	mrds.
Eguarnizaiz	3.000	mrds.
Marquina	27.584	mrds.
Mondragón	7.200	mrds.
Motrico	3.082	mrds.
Oñati	400	mrds.
Orio	18.600	mrds.
Plasencia	13.637,5	mrds.
Salmas	3.330	mrds.
San Sebastián	63.528	mrds.
Santo Tomás de Bolívar	12.488	mrds.
Zumaya	4.125	mrds.
Sin especificar	38.618	mrds.
TOTAL	563.386,5	mrds.

ÍNDICE

Los documentos estudiados enumeran hasta 17 localidades del País Vasco[221] . De entre ellas, las más beneficiadas fueron, sin duda, Azpeitia, Eibar, San Sebastián y Durango. Pero algunas partidas omiten el lugar de compra, limitando el recuento. Los precios de las manufacturas incluían el coste de su transporte hasta las lonjas del hierro de Deba, Alzola[222] , Vedia, Durango, San Sebastián y la Rentería de Ondarroa en donde fueron concentrados los pedidos. El maestre, Juan de Chorruca, transportó en su barco desde Vizcaya a Sanlúcar el pesado cargamento, cobrando un flete de 12.816 maravedís, además de 8 reales de avería[223] .

El precio del hierro solía fijarse al peso. Sin ninguna excepción así ocurre en las partidas de clavazón y acero. En cambio, armas y herramientas de todo tipo son vendidas -con pocas excepciones- por unidad, sin precisar su peso. En consecuencia, es imposible averiguar, como hubiéramos deseado, el total del hierro y acero suministrado para esta flota por las ferrerías vascas. En ocasiones, además, la imprecisión de los datos impiden cómputos exactos. Por ejemplo, sabemos que las armas de fuego fueron adquiridas en Málaga, pero el hierro necesario para las cureñas y guarniciones de las armas de fuego - en total 18,5 quintales- fue vendido por el mercader Martín de Arana, a razón de 440 maravedís el quintal. El asiento correspondiente a esta operación no especifica el origen del comerciante, aunque es muy posible que fuera vizcaíno, ni tampoco el lugar donde fue adquirido, pero todo parece indicar que la operación de compra venta se efectuó en la misma Málaga[224] . No obstante podemos contentarnos con un completísimo muestrario, tanto de los encargos realizados en la cornisa cantábrica como de los comerciantes que los suministraron, cuyo valor es incuestionable habida cuenta de la escasez de noticias de las que se dispone para esta temprana época.

---

221 Véase: "Relación y cuenta de las armas y herramientas y otras cosas que han comprado Pedro Magallón y Juan Pérez de Idiaçaiz, para la dicha armada de Castilla del Oro, en Guipúzcoa y Vizcaya."AGI, Contratación, 3253, fols. 99 vto. y ss.

222 "Permaneció hasta nuestros días - nos cuenta Joaquín de Landazuri- un grande trato y comercio marítimo, conducido por la barra y puerto de Deva y continuado por la ría de este nombre a la distancia de más de una legua hasta el pueblo o barrio de Alzola. En esta pequeña población, situada en las dos márgenes del río, permanecen grandes y suntuosos edificios que servían para lonjar y custodiar los géneros que se conducían desde el puerto de Deva en embarcaciones pequeñas de transporte y en los cuales existen las máquinas que servían para introducir desde las embarcaciones a las lonjas los géneros que en ella se depositaban...". *Historia de Guipúzcoa*. Vol. 4 de la *Colección de obras y documentos inéditos relativos a la Historia del País Vasco*. Dirigida por Segundo de Izpizúa. Madrid, 1921., pág. 96.

223 AGI, Contratación, 3253, folº 109.

224 *Ibídem*, folº 103 vto.

ÍNDICE

CUADRO nº 11
RELACIÓN DE COMERCIANTES VASCOS Y SUMINISTROS METÁLICOS PROPORCIONADOS PARA LA FLOTA DE PEDRARIAS DÁVILA [225]

Comerciantes	Artículos	Total venta (en mrds.)
Sancho de Aguirre	71 casquetes	2.982 mrds.
Juan de Aguirre	32 casquetes	1.344 mrds.
Pedro de Aguirre	61 casquetes	2.562 mrds.
Pedro de Alava	282 barrenas	10.368 mrds.
Martín de Arbildu	60 docenas de saetas	2.060 mrds.
Domingo de Argarín	36 barrenas	1.776 mrds.
Domingo de Arregui	161 grillos	7.675 mrds.
Domingo de Arriola	61 docenas de saetas	2.704 mrds.
Martín de Arriola	18,6 millares de clavos	18.600 mrds.
Ochoa de Artiaga	60 candados y 12 esposas	3.604 mrds.
Pedro de Ascarreta	75 hachas	3.000 mrds.
Martín de Ataún y Cia.	58 q, 38,7lb de clavos	55.030 mrds.
Márquez de Beizama	335 calafates	5.504 mrds.
Lope de Buztinca	50 paletas de sartenes 102 sartenes 100 cucharas cocina	7.796,5 mrds.
Juan y Pedro de Celay	900 almocafres	11.200 mrds.
Domingo de Celay	150 azadones	7.100 mrds.
Juan de Cuvia	12 romanas	3.330 mrds.
Martín de Egurrola	122 casquetes	5.181 mrds.
Juan de Eznal	50 lanzas jinetas 50 picas 6 porqueras	8.795 mrds.
Lope de Eizaga y Estíbaliz de Ansola	150 palas	7.237,5 mrds.
Mateo de Finaga y Domingo de Alzola	65 espadas	13.260 mrds.

---

[225] Esta relación se basa en los datos ofrecidos en los cuadros 8 a 10 del presente capítulo, pero su elaboración se ajusta, como puede observarse, a un criterio diferente, lo que permitirá al lector apreciar con mayor claridad el protagonismo de los comerciantes vascos y la cuantía de las ventas efectuadas por cada uno de ellos, bien solos, bien formando compañía.

ÍNDICE

Comerciantes	Artículos	Total venta (en mrds.)
Mateo de Finaga (solo)	100 machetes	10.200 mrds.
Juan García de Chorruca	150 palas	7.237,5 mrds.
Domingo Guerra (solo)	50 picas	3.200 mrds.
Pedro Ibáñez	100 picas	6.400 mrds.
Juan López de Echaiz	100 q, 86 lb de acero	
	482 azadones	
	200 martillos de carpintero	
	50 mazas de hierro	
	3 docenas de sierras	
	100 tenazas	57.698 mrds.
Andrés de Lanzagarreta	25 vergas de ballesta	3.400 mrds.
Domingo de Lizararas	201 asadores de hierro	
	219 palancas	
	9 q, 43 lb de clavos	25.115 mrds.
Pedro Martínez de Astolay	107 machetes	9.095 mrds.
Sancho de Mendiola, Rodrigo de Motrico y Antón de Motrico	480 docenas de saetas	16.320 mrds.
Juan de Murueta	27 vergas de ballestas	3.672 mrds.
Domingo de Orbe	200 picas	12.800 mrds.
Miguel de Orbezu	16 cadenas de hierro	1.590 mrds.
Juan de Orrio	60 barrenas	1.303 mrds.
Juan Pérez de Itaino	3 docenas de sierras	1.125 mrds.
Juan Pérez de Urquicia	155 azuelas	9.250 mrds.
Pedro Ruiz de Aguirre y Pedro de Mendiola	180 medias lanzas	12.960 mrds.
Sancho de Reçusta, Juan de Egusquiza y Pedro de Landeta	87,5 millares de clavos	27.839 mrds.
Martín Sánchez de Guicoolea, Martín de Ubezoaga y Juan de Albisua	446 casquetes	18.732 mrds.
Martín Sánchez de Ibarra	160 azadones	7.608 mrds.

ÍNDICE

Juan de Urquia	113 palancas 10 q, 23 lb de clavos	11.051 mrds.
Domingo de Urquicia	355 hachas	16.160 mrds.
Rodrigo de Urquicia	106 hachas	2.840 mrds.
Sancho de Urreizti y Cia.	265 azadones	9.837 mrds.
Martín de Urreizti	21,6 millares de clavos	8.498 mrds.
Sebastián de Zandategui y Domingo Guerra	620 medias lanzas	49.950 mrds.
Pedro de Zavala	22 millares de clavos	4.125 mrds.
Martín de Zubiria	100 picas	6.400 mrds.
Varios oficiales	132 espadas	27.150 mrds.
Sin especificar	30 arpeos 10 barras para grillos 2 q. de clavazón	10.722 mrds
		TOTAL: 563.386,5 mrds.

En total la lista menciona nada menos que a 57 mercaderes avecindados en Vascongadas. Algunos operan solos, otros en comandita con socios cuyos nombres y procedencia se relacionan, o bien se les omite englobándolos bajo la denominación genérica de "y compañía...". De todos ellos, Juan López de Echaiz, vecino de Azpeitia, parece ser el más beneficiado con esos 57.698 maravedís que se embolsó en una sola operación, suministrando géneros diversos, como acero de Mondragón, azadones, martillos, mazas de hierro, sierras y tenazas. Le sigue a corta distancia Martín de Ataún, avecindado en San Sebastián, proveedor de una gruesa partida de 58 quintales y 38,7 libras de clavazón de diversas modalidades (de 1,5 palmos, cabriales, de media talla y otros) por valor de 55.030 maravedís. Sebastián de Zandategui y Domingo Guerra, ambos también de Azpeitia, no parecen quedarse a la zaga. Estos suministran un costoso pedido de 620 medias lanzas de hierro, de cinco codos y medio, a 65 y 85 maravedís cada una, todo por valor de 49.950 maravedís. Y ya a gran distancia encontramos a otros mercaderes como Domingo de Lizararas[226], Martín de Ataún y Cía, Domingo de Urquicia y una larga lista.

Ahora bien, el viaje de los comisionados de la Casa en aquel verano de 1513 fue aprovechado también para completar algunos pedidos para los barcos y la intendencia que aún quedaban por atender. La riqueza forestal de la cornisa cantábrica proporcionaba una madera de fama reconocida. Por ahora era todavía lo bastante abundante como para ser competitiva en precios.

226 Un conocido banquero público que opera en Sevilla en estos años y envía mercancías y esclavos a las Indias es el vasco, Domingo de Lizarraza. ¿Se trata del mismo hombre?. Véase A.M. Bernal: *La financiación de la Carrera*, pág. 166. y Pike, Ruth: *Aristócratas*, págs. 100 y 128.

Por eso seguramente se decide comprar en las montañas de Navarra una partida de 229 tajadores de madera de fresno y 400 escudillas, presumiblemente también de madera, todo por un importe de 8.852 maravedís. Con esta misión fue enviado hasta allí a un vecino de Villafranca, llamado Lope de Zubelzu, quien cobró por su trabajo de supervisión 3 ducados de oro. Consta que se necesitaron 6 acémilas durante cuatro días para transportar el citado encargo desde las montañas hasta San Sebastián desde donde fue remitido junto con otros suministros en barco hasta Cádiz y luego a Sevilla[227]. Mientras se llevaban a cabo estas diligencias, fue enviado a Bayona Martín de Legarra, vecino de San Sebastián, con el encargo de conseguir en la citada localidad 700 remos de diversas suertes, ajustándose a las indicaciones del memorial que llevaba consigo. Cada remo costó 7 reales, lo que significó un desembolso total de 39.846 maravedís. Desde allí el citado Martín de Legarra se dirige a la localidad gascona de Cambretón[228] en donde compra 58 quintales de resina y 52 q, 8 lb de pez para el calafateado de los barcos por un importe global de 12.187,2 maravedís.

Los remos, resina y pez, así como un cargamento de 20 carros de tablas, fueron traídos por mar en una pinaza hasta San Sebastián. La misión de Legarra a punto estuvo de fracasar ya que el cargamento le fue confiscado durante el trayecto, no sabemos por quién, pero sí los motivos: se sospechaba que los pertrechos iban a ser exportados a Inglaterra. El flete costó 4.995 maravedís, más 4 ducados de oro que Legarra tuvo que pagar para conseguir que las autoridades le devolviesen la carga. Sus esfuerzos fueron recompensados con 8 ducados de oro.

De lo hasta aquí expuesto puede apreciarse el valor de las manufacturas vascongadas en el abasto de la flota de Pedrarias Dávila y de la expedición colonizadora que transportaba hacia tierras americanas. Ella sóla proporcionó cuantiosos beneficios a sus hombres de negocios, y dio trabajo durante cerca de dos meses a numerosos arrieros, maestres, escribanos, toneleros, mensajeros y otros diversos oficios. Por eso, evaluar la cuantía del total desembolsado en estos días por cuenta de las arcas reales resulta una tarea muy laboriosa. Afortunadamente el camino queda allanado por la elocuencia de los libros de contabilidad de la flota. En efecto, uno de sus asientos precisa que el total de lo que se gastó en el País Vasco para la armada de Castilla del Oro ascendió finalmente a 690.414,5 maravedís. Claro que en este cómputo se incluyen no solo las compras de los pertrechos necesarios para la flota, sino también los gastos de su envasado y transporte hasta Sevilla, salarios de los artesanos, transportistas y correos que intervinieron en estas operaciones, entre otros muchos capítulos[229].

---

227 AGI, Contratación, 3253, folº 106 vto.

228 En el documento se lee claramente "Cabretón" y se especifica que la compra se realiza tomando como unidad de medida "el peso de Cabretón". En el diccionario de Pascual Madoz no aparece ninguna localidad española con el citado nombre, lo que nos hace pensar que se trata seguramente de *Cambretón*, perteneciente a la región francesa de Gascuña.

229 "Así que monta el costo de la dicha armazón y herramientas y otras cosas, que los dichos Juan Pérez de Idiaçaiz y Pedro Magallón compraron en Guipúzcoa e Vizcaya, con lo que más se ha pagado acá en fletes e


UNIVERSIDAD DE SEVILLA
u eus
Editorial Universidad de Sevilla